

**TABELLA N. 18**

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali  
per l'anno finanziario 1973**

---

**ANNESSO N. 5**

---

**CONTO CONSUNTIVO**

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

---

**ESERCIZIO FINANZIARIO 1971**

---



## **Relazione del Consiglio di amministrazione sul bilancio per l'esercizio 1971**

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 1971 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'articolo 2 della legge 22 dicembre 1956, n. 1589, istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali, lo presenta all'on. Ministro per le partecipazioni statali.

\*  
\* \*

Nel Consiglio di amministrazione dell'Istituto sono stati sostituiti, con provvedimento dell'8 novembre 1971, il gen. Giovanni Delfino al ten. gen. Mario Matakotta, in rappresentanza del Ministero della difesa e, con provvedimento del 6 marzo 1972, il dott. Paolo Salvatore al prof. Luciano Cafagna, in rappresentanza del Ministero del bilancio e della programmazione.

Il Consiglio tiene a rinnovare al ten. gen. Matakotta e al prof. Cafagna il più vivo grazie per la collaborazione sempre prestata, cordiale ed efficiente, ai propri lavori.

Con decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 1972 è stato confermato nella carica di vice presidente il prof. avv. Bruno Visentini e con decreto 15 marzo 1972 dell'On.le Ministro per le partecipazioni statali sono stati confermati componenti del Consiglio di amministrazione per il triennio 1972-74 in qualità di esperti in materia finanziaria ed industriale l'ing. Giuseppe Asquini, l'ing. Gian Guido Borghese e l'avv. Vincenzo Storoni.

Per decreto, infine, dell'On.le Ministro per le partecipazioni statali di data 22 marzo 1972 il collegio sindacale dell'Istituto è così composto: presidente, prof. Carlo Merlani; sindaci effettivi, dott. Saturnino Colitto, dott. Cesare Frassinetti, dott. Vincenzo Milazzo, avv. Michele Savarese; sindaci supplenti, dott. Attilio Leo-

nardi e dott. Vittorio Zanola. Agli uscenti sindaci effettivi, avv. Francesco Agrò e dott. Gennaro Cassella e sindaco supplente, dott. Luigi Acrosso, il Consiglio torna ad esprimere sentiti ringraziamenti per l'attività da loro spiegata nell'interesse dell'Istituto con capacità e solerzia esemplari.

\*  
\* \*

Nel 1971, per il secondo anno consecutivo, l'espansione delle economie occidentali è stata, nell'insieme, piuttosto debole; anche il Giappone ha visto limitato il suo saggio di crescita al 6%, poco più della metà di quello del 1970. Per i dodici paesi industrialmente più avanzati dell'Europa occidentale, l'incremento medio del prodotto nazionale lordo è stato del 3%, all'incirca pari a quello degli Stati Uniti, in lenta ripresa dopo la stasi dell'anno precedente; il saggio di sviluppo dei suddetti paesi europei era stato nel 1970 del 5,2% e nella media dell'ultimo ventennio intorno al 4,5%. Il rallentamento è stato generale, anche se ha colpito in minor misura l'Austria, la Francia e la Norvegia (che hanno continuato a svilupparsi intorno al 5%) e, per contro, in misura accentuata l'Italia, la Gran Bretagna, la Svezia e la Finlandia, che hanno denunciato saggi di espansione intorno all'1%.

La situazione di aperta crisi monetaria — conseguente all'inarrestabile aggravamento della bilancia americana dei pagamenti e sfociata in dicembre nel più importante riallineamento monetario del dopoguerra, che ha comportato, tra l'altro, una svalutazione del dollaro — ha caratterizzato l'intero anno e indubbiamente contribuito all'indebolimento della congiuntura. Fattore decisivo è stato, in ogni caso, il generale affievolirsi degli investimenti, fissi e in scorte, dopo la notevole espansione del 1969, in parte proseguita anche nel 1970. Al tempo stesso, lo sviluppo del commercio mondiale, in volume, si stima sia stato dell'ordine del 5%, a fronte di un saggio del 7,8% mediamente registrato nel corso degli anni sessanta.

Tale decelerazione si è accompagnata ad un aumento dei prezzi dei prodotti scambiati che, seppure inferiore a quello del 1970, ha superato, per i paesi europei surricordati, quello dei prezzi industriali interni: a fronte di un 3,3% per questi ultimi, l'incremento dei valori medi unitari all'importazione è stato del 4,8% e all'esportazione del 4,4%.

In particolare per l'Italia, il 1971 ha segnato una caduta del saggio di espansione del reddito nazionale lordo al livello dell'1,4%, di oltre due terzi al di sotto delle previsioni iniziali (4,5%) e di gran lunga il più basso dell'ultimo ventennio (il precedente minimo, registrato nel 1964, fu del 3%); questo modesto aumento, per di più, è stato ottenuto essenzialmente per l'apporto del settore terziario (nettamente inferiore, comunque, a quello degli ultimi anni) e della pubblica amministrazione (il cui maggior reddito è da attribuire principalmente agli effetti del « riassetto » delle carriere del personale). Limitato, come di consueto, è stato il contributo allo aumento del reddito nazionale fornito dall'agricoltura ed addirittura in diminuzione per la prima volta negli ultimi venticinque anni, il reddito prodotto dall'industria.

Nell'ambito di quest'ultima è da osservare che, dei quattro comparti fondamentali, solo il prodotto lordo dell'elettricità, gas ed acqua ha denunciato una variazione positiva, mentre nei tre restanti (industrie estrattive, manifatturiere e delle costruzioni) si è registrato un regresso; per le costruzioni esso si è esteso, sia pure in diversa misura, all'edilizia residenziale, a quella non residenziale e alle opere pubbliche, raggiungendo in media il 5,9%, dopo il calo dell'1,3% del 1970.

Le industrie manifatturiere, nel complesso, hanno segnato una flessione, in termini di prodotto lordo, dello 0,9%, a cui hanno concorso soprattutto le produzioni di beni di investimento. L'analisi più disaggregata, che gli indici della produzione industriale permettono di fare, rivela — per quanto riguarda i settori di più diretto interesse per il gruppo — un aumento del 10% nel settore cantieristico, un ristagno nei settori siderurgico ed alimentare e flessioni più o meno marcate negli altri: così l'indice della produzione meccanica è diminuito, in media, del 7,7%, come risultante di alcuni aumenti — ad esempio, per i cuscinetti a rotolamento (+ 5,2%) e per la carpenteria metallica (+ 3,7%) — e di molto più frequenti riduzioni, come ad esempio, per i motori diesel grandi e medi (— 8,2%), le macchine e gli apparecchi e strumenti elettrici (— 6,5%), e il macchinario utensile (— 4%); in calo anche la produzione automobilistica (— 2,7%), quella di cemento (— 4,1%) e la cartotecnica (— 5,5%). Peraltro, se nel corso dei primi nove mesi dell'anno l'indice della produzione industriale è stato costantemente in diminuzione, negli ultimi tre mesi si sono avuti spunti di ripresa, che hanno portato in dicembre detto indice su livelli superiori del 3,6% alla media dell'anno.

Dal lato della domanda, il 1971 è stato contrassegnato da un incremento, di circa il 5% in termini reali, della componente estera, cui si è contrapposta una stazionarietà di quella interna (— 0,1%), risultante, a sua volta, da un progresso del 2,8% dei consumi e da un regresso del 10,3% degli investimenti.

Da notare che la domanda per consumi privati è cresciuta, a prezzi costanti, del 2,6%, il più modesto incremento da molti anni, nonostante la notevole espansione dei livelli salariali e dei trasferimenti correnti della pubblica amministrazione. Su tale andamento hanno indubbiamente inciso sia il rialzo dei prezzi al consumo, mediamente pari a quasi il 5%, sia il contenuto aumento dei redditi dei lavoratori indipendenti e dei piccoli imprenditori, sia, infine, una più accentuata propensione delle famiglie al risparmio, come riflesso di una diffusa sensazione di maggiore precarietà dell'occupazione. Da rilevare a quest'ultimo proposito che, nell'anno, si è fatto ricorso alla Cassa integrazione guadagni dei lavoratori dell'industria — specie nei comparti tessile, meccanico ed edile — per quasi 200 milioni di ore (corrispondenti ad oltre 100 mila lavoratori occupati a pieno tempo) e che l'occupazione è diminuita, in dodici mesi, di 328 mila addetti, per oltre il 70% nei settori extragricoli.

La suindicata caduta degli investimenti non ha precedenti, per entità, dalla fine della guerra in poi: anche prescindendo dall'andamento delle scorte, in forte contrazione, gli investimenti fissi (i cui prezzi hanno subito un rialzo del 7,6%) sono diminuiti in termini reali del 4,9%, riduzione che risulta come media di una crescita del 4,7% degli investimenti nei trasporti e comunicazioni, di una stazionarietà

di quelli industriali (— 0,1 %) e di un calo di quelli nei comparti dell'agricoltura (— 4,2%), delle abitazioni (— 11,8%), della pubblica amministrazione (— 3,2%) e degli altri servizi (— 10,2%, esclusi trasporti e comunicazioni). È da aggiungere che sull'andamento degli investimenti nell'ambito dell'industria e dei trasporti e comunicazioni hanno influito in modo positivo le imprese a partecipazione statale, essendo risultati in regresso quelli del complesso delle restanti imprese. Alla base della caduta degli investimenti, che rappresenta il fenomeno più grave dell'attuale quadro congiunturale, si trovano, oltre la crisi particolare dell'attività edilizia, il livello sempre più insoddisfacente di utilizzazione delle capacità produttive degli impianti industriali (a cagione, più che di un cedimento della domanda, delle astensioni dal lavoro e del crescente assenteismo) e la drastica compressione dei redditi aziendali; ciò, in presenza di aumenti di costi non compensati da miglioramenti della produttività e da congrui adeguamenti dei prezzi, sui cui livelli ha influito negativamente la quota di produzione destinata all'esportazione, a ricavi in genere più bassi.

L'accennata ripresa della produzione industriale nell'ultimo trimestre del 1971 non ha acquistato slancio nei primi mesi del 1972, gli indici essendosi in pratica assestati sui valori già raggiunti, non discosti da quelli toccati anche all'inizio dello scorso anno.

Sul piano esterno il consolidamento della ripresa dell'economia americana costituisce per l'Italia un fattore positivo, controbilanciato tuttavia dal rafforzamento concorrenziale che la svalutazione del dollaro comporta per i prodotti americani, sia all'interno che all'esterno del proprio mercato; per converso, il vantaggio derivante alle esportazioni italiane dall'avvenuta rivalutazione, rispetto alla lira, delle principali monete europee rischia di essere vanificato se i paesi che costituiscono il principale sbocco commerciale dell'Italia non riusciranno, come sembra, a migliorare il saggio di espansione piuttosto modesto registrato nel 1971. Il non sopito turbamento dei mercati valutari, d'altra parte, rappresenta di per sé un freno ad un deciso rilancio degli scambi internazionali.

L'interrogativo fondamentale nei riguardi dell'auspicata ripresa economica italiana nel 1972 resta tuttavia di natura interna: si tratta di sapere se avranno luogo gli aumenti di produttività necessari per superare lo squilibrio tra costi e ricavi determinato dalla difficile vicenda che ha avuto inizio con l'autunno del 1969. Questa svolta assume per l'IRI un maggior rilievo e un'urgenza tanto più grande in quanto le aziende del gruppo non hanno rallentato i loro programmi di investimento e ne hanno anzi avviati di nuovi, pur in presenza delle gravissime incertezze che oggi presenta, nel nostro Paese, l'esercizio dell'industria.

\*

\* \*

A partire dal mese di dicembre si è proceduto presso l'Istituto all'esame ed alla approvazione dei programmi di investimento aziendali, aggiornati alla fine del 1971. Quanto al programma di gruppo che ne è risultato e che è stato trasmesso

al Ministero delle partecipazioni statali il 29 aprile scorso, è in primo luogo da rilevare che a tale data non erano giunti a maturazione per una decisione esecutiva alcuni dei maggiori progetti, che erano allo studio nel precedente programma.

Di tali progetti, il principale ha per oggetto il V centro siderurgico *Italsider*, di cui la speciale Commissione tecnica, insediata per mandato del CIPE nell'aprile del 1971 presso il Ministero dei lavori pubblici, ha esaminato la possibilità e le condizioni della realizzazione in Calabria: la Commissione, concludendo nel febbraio del corrente anno i suoi lavori, ha confermato la localizzazione del nuovo centro nella piana di Gioia Tauro e ha accolto, per l'impostazione tecnica dell'impianto, una soluzione più adatta alla portanza dei terreni ed a contenere le incidenze negative sulla situazione ecologica, nonché sulle attività agricole e turistiche della zona. Mentre è in corso l'approfondimento tecnico del progetto, restano ancora da definire le agevolazioni da concedere all'iniziativa, le quali dovranno essere adeguate agli oneri ubicazionali, inclusi i maggiori costi di costruzione causati dall'alta sismicità della zona prescelta; è inoltre necessario un tempestivo inizio delle opere infrastrutturali (costruzione del porto e dell'invaso per l'acqua dolce, sbancamenti per l'apprestamento dell'area, ecc.) di competenza della Pubblica Amministrazione e pregiudiziali per la messa in cantiere del nuovo stabilimento. Per intanto, l'investimento relativo al V centro è stato mantenuto nell'importo di massima, già indicato nel precedente programma, di 1.140 miliardi.

Fra gli investimenti di maggior rilievo ancora da definire, figurano, quest'anno, quelli del settore telefonico per il 1976 (580 miliardi), non essendosi ritenuto di estendere la programmazione oltre il quadriennio 1972-75, già coperto dalle deliberazioni del CIPE dello scorso anno; in assenza della progettata ristrutturazione tariffaria infatti, manca uno dei presupposti essenziali per impostare un nuovo programma economicamente equilibrato della gestione della concessionaria SIP.

Anche per i trasporti marittimi si è tenuto fermo, come investimenti allo studio, l'importo dell'ordine di 150 miliardi contenuto nel programma precedente, sulla base del riassetto dei servizi di p.i.n. proposto dall'IRI al Governo nell'agosto 1970. Successivamente, e precisamente nel luglio 1971, il CIPE ha impartito una serie di direttive per il riassetto, ispirate a criteri che in parte si discostano dalle proposte presentate e la cui applicazione comporterà, in confronto ai suggerimenti formulati dal gruppo, un onere di sovvenzioni molto maggiore. Quale che sia il futuro ordinamento delle linee, non si può non sottolineare la necessità che siano definiti meccanismi di computo delle sovvenzioni, tali da garantire alle compagnie la copertura di tutti gli oneri impropri connessi al riordinamento ed all'esercizio delle linee, inclusi i costi finanziari causati dai rilevanti ritardi con cui sono normalmente corrisposte le sovvenzioni maturate. A rendere particolarmente urgente la predisposizione degli strumenti legislativi ed amministrativi richiesti concorrono, da un lato, la necessità di far cessare l'attuale situazione di perdite che un ordinamento da tempo superato determina per le compagnie e, d'altro lato, l'opportunità di dar prontamente lavoro ai cantieri navali in una situazione in cui il loro personale è inadeguatamente utilizzato.

Per il settore aeronautico, il CIPE ha approvato nel novembre del 1971 il programma imperniato sull'accordo *Aeritalia-Boeing* per la costruzione di un aereo civile a breve-medio raggio, dotato di prestazioni rispondenti all'orientamento della domanda, tanto negli Stati Uniti quanto in Europa. Resta peraltro da rendere operativo l'impegno di finanziamento, da parte del Governo, della quota italiana dei relativi costi di « ricerca e sviluppo », costi valutati in 210 miliardi, che dovranno essere coperti con risorse fornite dal fondo IMI per la ricerca; è anche da definire, secondo le procedure della « contrattazione programmata », l'ubicazione, nell'ambito del Mezzogiorno, dello stabilimento di montaggio che l'*Aeritalia* (a partecipazione paritetica con la *Fiat*) ha in programma, nonché del Centro di ricerche e prove aeronautiche che il CIPE ha previsto venga realizzato e gestito per conto dello Stato; infine, l'Aeronautica Militare deve ancora assegnare all'*Aeritalia* una commessa di aerei da trasporto, il cui sollecito ottenimento assicurerebbe una certa continuità di lavoro all'azienda ed alla corona di imprese subfornitrici e permetterebbe di iniziare subito la costruzione del nuovo stabilimento, abbreviando anche i tempi di attuazione del programma di collaborazione con la *Boeing*. Nelle more dell'adozione di tali provvedimenti, l'investimento relativo allo stabilimento meridionale (15 miliardi, per il 50% a carico del gruppo) è stato incluso fra quelli oggetto di approfondimento.

Nel settore delle infrastrutture e costruzioni (autostrade urbane, porti, aeroporti, metropolitane, edilizia pubblica e speciale) si è assunta l'iniziativa di predisporre nuovi strumenti e di approfondire le modalità per un maggiore impegno del gruppo, tenuto conto anche del fatto che con le recenti leggi sul Mezzogiorno e sulla casa, si sono aperte nuove prospettive d'azione, specie per quanto concerne i cosiddetti « progetti speciali ». Per alcuni specifici progetti, l'iter necessario per l'operatività delle decisioni del Governo è relativamente avanzato: così, ad esempio, era stato presentato al Senato, prima della fine della legislatura, il disegno di legge relativo alla costruzione e alla gestione, da affidare a una società controllata dall'IRI, della nuova aerostazione passeggeri di Fiumicino, destinata all'*Alitalia* e alle compagnie collegate: il provvedimento dovrebbe essere riproposto con priorità al Parlamento, tenuto presente che le stime di traffico per il maggiore aeroporto italiano prevedono entro il 1975 un raddoppio del movimento di passeggeri registrato nel 1971, mentre l'esistente aerostazione risulterà già saturata al termine dei lavori di ampliamento in corso; altro esempio riguarda il progetto di collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente, opera affidata dalla legge del 17 dicembre 1971, n. 1.158, a una società a partecipazione dell'IRI per la quale resta da definire la concessione della garanzia statale per il finanziamento delle spese di studio, progettazione e costruzione. In sede di formulazione, comunque, del nuovo programma, pur scontando la possibilità per il gruppo di decidere, a non lontana scadenza, altri interventi nel settore delle infrastrutture e delle costruzioni, non si è inclusa alcuna indicazione, sia pure di massima, di investimenti.

Nell'insieme, i progetti definiti, inclusi nel programma aggiornato per gli anni 1972 e seguenti, comportano investimenti per 6.120 miliardi; se si aggiungono i progetti ancora in fase di approfondimento o allo studio, di cui si sono richiamati sopra i



principali, per un totale di 2.330 miliardi, salgono a 8.450 miliardi gli investimenti che il gruppo ha deliberato o individuato alla fine del 1971.

Nel 1972, si configurano investimenti per 1.567 miliardi, con un aumento di un buon 25% sul 1971 (1.252 miliardi) e dell'80% sul 1970 (872 miliardi): viene così attuandosi il disegno di sviluppo delineato alla fine del 1969 ed approvato dal CIPE agli inizi del 1970.

Degli investimenti previsti una quota di 2.712 miliardi, pari al 48% del totale localizzabile sul territorio nazionale, è destinata al Mezzogiorno; per il solo 1972 l'investimento nel Mezzogiorno è valutato in 826 miliardi, importo pressoché pari a quello complessivo del gruppo in tutto il territorio nazionale nel 1970. Questi ultimi dati non includono i progetti non ancora definiti che, nel settore manifatturiero, comprendono il V centro siderurgico, gli sviluppi dell'*Aeritalia* e quelli dell'elettronica per il periodo oltre il 1976: per l'insieme di essi, quasi il 90% della spesa relativa dovrebbe localizzarsi al Sud. Pertanto, se si aggiunge anche la quota 1976 del programma delle telecomunicazioni, il complessivo impegno del gruppo nel Sud sale a 4.426 miliardi, corrispondente al 55% degli investimenti (definiti e allo studio) localizzabili sul territorio nazionale.

È da osservare che i dati globali suesposti rappresentano la media di due andamenti divergenti: quello degli investimenti a localizzazione influenzabile (prevalentemente manifatturieri), dove la percentuale del Sud si spinge globalmente sino al 75%; quello, per contro, dei servizi e delle infrastrutture a «rete» nazionale (a localizzazione, per forza di cose, obbligata) la cui percentuale meridionale — riflettendo in sostanza la distribuzione territoriale della domanda o delle opere assegnate all'IRI dal Governo e dal Parlamento — si mantiene stabile intorno ad un terzo.

Più importante delle cifre è il fatto che l'IRI con la sua azione è in grado, nella fase cruciale dell'integrazione dell'Italia in una Comunità europea allargata, di assicurare al Mezzogiorno, accanto ad alcuni impianti industriali di livello « europeo » per dimensioni ed efficienza tecnica e ad una larga dotazione di essenziali servizi e infrastrutture, anche apprezzabili sviluppi nei settori tecnologicamente più dinamici. Sul piano territoriale, poi, non solo le iniziative del gruppo si vanno estendendo a nuove aree del Mezzogiorno, ma esse determinano altresì il sorgere e lo sviluppo di attività indotte di minori dimensioni e, con ciò, una crescita più diversificata e diffusa che in passato.

Per quel che concerne i fabbisogni di personale, l'aggiornamento dei programmi — esclusi ovviamente quelli allo studio — ha portato a valutare per il 1975 una occupazione complessiva di oltre 490 mila lavoratori: l'incremento netto sul 1971, misurato in termini comparabili (trascurando, cioè, i centri produttivi entrati a far parte del gruppo dopo la fine del 1971) e non tenendo conto del fabbisogno di personale connesso ai progetti in fase di approfondimento, è pari a 86 mila addetti.

La creazione di nuovi posti di lavoro nel quadriennio è per oltre tre quarti (66 mila addetti) concentrata nel settore manifatturiero, che nel 1975 assorbirà circa due terzi dell'occupazione totale, contro il 60% al 31 dicembre 1971.

Nel Mezzogiorno, grazie soprattutto agli sviluppi dei settori meccanico (*Alfasud*), elettronico (*Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*) e siderurgico (*Italsider* a Taranto), l'aumento di occupazione nel quadriennio dovrebbe avvicinarsi alle 40 mila persone, con un progresso del 45%; nel 1972 il personale degli stabilimenti meridionali dovrebbe accrescersi di 16 mila addetti (14,5 mila manifatturieri), salendo dal 24,5% al 27% del totale (dal 27% al 30% nei settori manifatturieri).

Quanto all'occupazione generata nel Mezzogiorno fuori del gruppo dalle iniziative sopra descritte, valutazioni si hanno solo per l'occupazione legata alle produzioni occorrenti per la realizzazione degli investimenti ed alla prestazione di servizi richiesti dagli impianti entrati in esercizio; stime di massima del fenomeno indicano nel quadriennio incrementi pari al 75%-80% di quelli sopra menzionati per l'occupazione diretta. Più rilevante deve poi ritenersi l'occupazione indotta nel Mezzogiorno dalla realizzazione di unità produttive subfornitrici: ad esempio i progetti direttamente o indirettamente gravanti sugli stabilimenti *Alfasud* e *Fiat* nel Mezzogiorno, superano gli 80 (per sette decimi costituiti da nuovi stabilimenti industriali), per un totale di 17.500 nuovi posti di lavoro; pur in una fase che deve considerarsi ancora iniziale, si prospetta così nel Sud l'insediamento, nell'arco di pochi anni, di un complesso di attività automotoristiche e collegate con oltre 40 mila addetti (contro i 7 mila della fine del 1971), dislocati in sei diverse regioni.

Sul piano dell'esportazione, i programmi aggiornati delle aziende manifatturiere, data la generale incertezza circa i tempi e l'entità del pur atteso rilancio della domanda interna, si caratterizzano per l'adozione di traguardi più impegnativi di quelli dello scorso anno, trattandosi nell'insieme di più che raddoppiare in quattro anni il livello già raggiunto ed elevare così la quota delle vendite all'estero a poco meno del 30%, in media, di quelle complessive. L'obiettivo, di grande impegno, è imposto, al di là di considerazioni congiunturali, dall'esigenza di ripartire su maggiori volumi di produzione i crescenti costi dei moderni impianti, oltrechè di una organizzazione commerciale adeguata e di un'attività di ricerca condotta con la necessaria continuità. A quest'ultimo riguardo si rileva che in base all'attuale programma del gruppo le spese di ricerca, correnti e di investimento, a carico delle aziende, sono destinate a raggiungere, senza tener conto del settore aeronautico, un totale di 320 miliardi nel quinquennio 1972-76; va sottolineato che dette spese tendono a crescere a saggi spesso superiori a quelli configurabili per il fatturato, con una accentuazione degli oneri ad alto rischio gravanti sulle gestioni in un periodo che si prospetta già denso di incertezze sul piano economico.

Il conseguimento dei suddetti obiettivi del gruppo postula comunque quell'ulteriore qualificazione dell'impegno pubblico che il Governo ha preannunciato, riconoscendo l'urgenza di evitare che si accrescano ulteriormente le distanze, in fatto di sostegno all'esportazione e alla ricerca industriale, fra l'Italia e gli altri paesi europei.

Per le esportazioni, fra le misure urgenti da attuare o da integrare vanno citate le norme per l'applicazione del sistema, contemplato dalla legge 28 febbraio 1967, n. 131, di garanzia statale contro il rischio di aumento dei costi di produzione,

relativi a forniture all'estero: tale garanzia, che ha particolare valore per i prodotti a lungo ciclo di lavorazione, come le navi e il grosso macchinario elettrico e industriale in genere, a cui il gruppo è vitalmente interessato, dovrebbe porre gli esportatori italiani in condizioni di parità con i loro concorrenti europei (in particolare, quelli francesi), che già fruiscono di tale agevolazione. Più in generale, si richiede che siano adeguati i criteri di applicazione e siano stanziati risorse sufficienti per sostenere l'espansione voluta, predisponendo un meccanismo per alimentare, con continuità, il fondo costituito presso il *Mediocredito Centrale* e che deve far fronte anche alle necessità, pure crescenti, per la assicurazione dei crediti all'esportazione. Ulteriori provvedimenti urgenti sono: l'introduzione della garanzia statale contro i rischi di cambio; l'aumento dei mezzi a disposizione del *Mediocredito Centrale* con la specifica destinazione di una quota di tali mezzi per i crediti all'esportazione; l'aumento dei fondi da conferirsi agli Istituti di credito speciale per contributi di interessi sui finanziamenti a paesi esteri; l'approvazione del regolamento di applicazione della legge del 15 dicembre 1971, n. 1222 sulla cooperazione tecnica con i paesi in via di sviluppo.

Per quel che attiene al sostegno della ricerca industriale, dovrebbe essere ripresentato con urgenza al Parlamento il disegno di legge (recentemente decaduto) che modifica le norme regolanti il fondo IMI per la ricerca, allargandone l'area di intervento e nel contempo aumentandone la dotazione finanziaria: l'approvazione del provvedimento è resa urgente dal rapido esaurirsi delle attuali disponibilità del fondo e dal concomitante afflusso di numerose richieste di finanziamento, fra cui è da includere quella dell'*Aeritalia*, per la copertura della propria quota di spese inerenti alla costruzione del nuovo aereo civile, di cui si è detto.

L'esame presso l'Istituto dei nuovi programmi di investimento ha comportato quello delle condizioni in cui essi potranno essere finanziati, il che ha messo in evidenza le gravi incognite derivanti dal peggioramento intervenuto nella situazione economica delle aziende. Già per il 1972 si prevede un fabbisogno finanziario complessivo di 1.577 miliardi, nella ipotesi di un autofinanziamento di 384 miliardi; quest'ultimo importo, però, sebbene limitato in confronto alla dimensione del complesso di investimenti da cui è tratto, è soggetto al rischio di essere ulteriormente ridotto in conseguenza del non favorevole andamento che ha contrassegnato la gestione di alcune delle maggiori aziende nei primi mesi dell'anno, a causa principalmente del permanere di agitazioni sindacali.

Per il triennio 1973-75, le valutazioni oggi formulabili indicano fabbisogni per investimenti in impianti (esclusa quindi ricerca, formazione del personale e capitale di esercizio) per un importo medio annuo dell'ordine di 1.700 miliardi.

Non vi è dubbio che il gruppo possieda la capacità di organizzazione occorrente per realizzare un programma della complessità insita già in detto ammontare, ma a cui concorre anche il fatto che, in buona parte, esso deve essere portato ad effetto in un'area come il Mezzogiorno, la quale ancora manca delle condizioni favorevoli per l'affermarsi, nel quadro del Mercato Comune, di un'industria che non può non essere di tipo avanzato.

Condizione necessaria, anche se non sufficiente, perchè il vasto disegno che il gruppo persegue sia coronato da successo resta peraltro la ricostituzione di sufficienti margini di autofinanziamento; se ciò non avesse luogo, o peggio ancora se gli attuali margini dovessero ulteriormente ridursi, incertezze molto pesanti graverebbero sull'ordinata esecuzione del programma.

All'insufficienza di risorse interne non si potrebbe porre rimedio che con maggior ricorso al mercato o con maggiori aumenti del fondo di dotazione; non si può però, ovviamente, assumere che programmi pubblici od investimenti delle aziende private siano sacrificati nella misura necessaria non solo per dar corso al finanziamento dei nuovi investimenti del gruppo, ma anche per supplire alle deficienze di ammortamento degli investimenti passati. Si deve quindi in conclusione respingere una situazione in cui i ricavi restino durevolmente al di sotto dei costi e quindi i consumi vengano aumentati attingendo al capitale accumulato in passato.

Anche in una situazione risanata per quanto riguarda l'autofinanziamento, il ricorso del gruppo al mercato finanziario, interno e internazionale, sarà rilevante. Non va dimenticato in proposito che l'apporto dello Stato all'IRI, pur cospicuo in sé considerato, è relativamente esiguo se riferito alla struttura patrimoniale dell'Istituto: l'aumento recentemente deliberato del fondo di dotazione nella misura di 900 miliardi (con versamenti scadenzati lungo il quinquennio 1971-75) prevedibilmente non eleverà il rapporto tra mezzi propri (1) e immobilizzazioni tecniche lorde del gruppo. Tale rapporto, attualmente intorno al 10%, mostra con tutta evidenza il ruolo prevalente che devono svolgere l'autofinanziamento ed il ricorso al mercato.

Qui di seguito si espongono, in sintesi, i programmi definiti per i singoli settori del gruppo.

**SIDERURGIA** – Il programma aggiornato del settore siderurgico si svolge secondo le linee approvate dal CIPE nel novembre del 1970: esso s'impenna per il periodo fino al 1975 sull'ampliamento della capacità produttiva del centro *Italsider* di Taranto da 4,5 a 10,5 milioni di t di acciaio, oltre che su una accentuata presenza della *Dalmine* nel comparto dei tubi saldati e della *Terni* in quello dei lamierini magnetici (specie a grani orientati).

Pur nella incertezza, determinata dalla flessione del consumo nazionale di acciaio nel 1971, a cui si sono aggiunti gli effetti negativi della conflittualità e dell'assenteismo, il gruppo tiene fermo l'obiettivo di conseguire nel 1975 una produzione di 14,8 milioni di t di ghisa e 18,2 milioni di t di acciaio, ciò che implica, nel quadriennio, un aumento medio annuale di 1,7 milioni di t per la ghisa e di 2 milioni di t per l'acciaio. Il contributo delle aziende alla produzione nazionale dovrebbe

---

(1) Fondo di dotazione e riserve al netto delle perdite di cui al paragrafo « Bilancio dell'Istituto: a) Stato Patrimoniale ».

raggiungere il 66% (contro il 55% nel 1971); l'apporto dei centri meridionali aumenterebbe dal 51% al 69% della produzione del gruppo e dal 28% al 45% di quella italiana.

In vista della considerevole espansione del fabbisogno di materie prime (che è previsto si accresca entro il 1975 di 9 milioni di t per i minerali di ferro e di 4 milioni di t per il carbone) è stata definita una politica di larga diversificazione delle fonti di approvvigionamento, articolata su una combinazione di partecipazioni in società minerarie estere e di contratti di fornitura a lungo termine. Le maggiori esigenze di trasporto saranno soddisfatte ricorrendo a noleggi a lungo termine ed aumentando la flotta di proprietà, che si arricchirà di una portaminerali da 125/150 mila tpl, di una nave per carichi di massa secchi e liquidi da 250 mila tpl e, per il traffico da cabotaggio, di due motochiatte da 4.400 tpl.

Il notevole aumento in atto nella capacità di produzione, in una fase di più lenta espansione del mercato interno, richiederà un forte impulso alle esportazioni, le quali dovrebbero passare, in peso greggio, da 2,4 milioni di t nel 1971 a 4,2 milioni di t nel 1975 (+ 75%).

MECCANICA – Nel settore meccanico la maggior mole di investimenti in programma riguarda l'*Alfa Romeo* e l'*Alfasud*; per entrambe le aziende, solo se l'esercizio potrà svolgersi con sufficiente regolarità, appare possibile raggiungere, ma con maggiore gradualità, i traguardi di produzione a suo tempo configurati per il 1975. Da segnalare che entro il 1973 sarà completato a Livorno il nuovo stabilimento della SPICA, in grado di quasi triplicare la produzione di componenti per autovetture. Quanto alle iniziative «indotte», gravitanti sulla produzione automobilistica, il gruppo IRI concorre agli sviluppi prima ricordati con 42 miliardi di investimenti e la creazione di circa 2.200 posti di lavoro: entro il 1972 o i primi mesi del 1973 saranno portate a termine quattro nuove iniziative alle quali partecipa la SME (*Gallino Sud*: volanti e parti in plastica, FAPSA: caverterie, IVI *Sud*: vernici, *Fimit Sud*: isolanti e antirombo); altre due sono allo studio da parte di *Alfa Romeo* e *Finsider*, mentre per altri due stabilimenti meridionali sono in atto importanti programmi di ampliamento (FAG-CBF a Casoria per la fabbricazione di cuscinetti e FAR a Casalnuovo, in provincia di Napoli, per le batterie).

Nel comparto termoelettromeccanico, il CIPE ha ribadito il ruolo dell'IRI nel campo dei reattori nucleari; tuttavia ritardi e incertezze ostacolano l'effettiva messa in atto delle direttive del Governo, mentre l'arresto intervenuto negli ordini di centrali di ogni tipo da parte dell'ENEL ha notevolmente aggravato la situazione. Si ribadisce che questo comparto richiede un riassetto su scala nazionale, atto a consolidare la posizione dell'industria italiana in un mercato che ha carattere internazionale e che è di importanza vitale per il futuro economico del paese. Contando su una sollecita soluzione di questi problemi, l'*Ansaldo Meccanico Nucleare* ha posto come obiettivo al proprio programma il conseguimento di una capacità produttiva di 3.500 MW di turbine, doppia di quella attuale. L'ASGEN e l'*Italtrafo* attueranno

il piano di ristrutturazione definito nel 1970 e modificato di recente per tener conto dell'inserimento nel gruppo, voluto dal Governo, delle attività della fallita *Pellizzari* di Arzignano (Vicenza): queste attività verranno in parte trasferite all'ASGEN e all'*Italtrafo*, mentre ad Arzignano sarà costruito uno stabilimento per la produzione di motori e pompe di serie.

Nel ramo del macchinario industriale, si va attuando il disegno di razionalizzazione e di rilancio dopo lo sviluppo impresso alle produzioni *FMI-Mecfond* e la fusione *Santeustacchio-Innocenti Meccanica* che ha creato le premesse per un'affermazione di grande interesse, anche se resa molto difficile dall'aggressiva presenza dell'industria concorrente internazionale.

La *Grandi Motori Trieste* (a partecipazione paritetica con la *Fiat*) ha completato il nuovo stabilimento; le sue prospettive sono peraltro incerte a causa della grave recessione del mercato cantieristico mondiale cui sono in gran parte destinati i motori Diesel prodotti dall'azienda.

ELETTRONICA - A seguito della recente acquisizione del controllo della *Società Generale Semiconduttori* è stato posto allo studio, in stretto contatto con i soci di minoranza *Olivetti* e *Fiat* (40% complessivamente), il coordinamento delle attività di produzione e di ricerca della *Società Generale Semiconduttori* con quelle svolte nel ramo dei componenti dall'*ATES Componenti Elettronici*.

Nel ramo delle apparecchiature, sono stati accresciuti gli obiettivi di fatturato e di occupazione per le produzioni direttamente o indirettamente legate alle telecomunicazioni: ciò vale soprattutto per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* che, oltre a completare i due nuovi stabilimenti dell'Aquila e di S. Maria Capua Vetere, ne costruirà altri tre (uno a Terni, uno a Palermo e uno in una località del Mezzogiorno ancora da designare); anche la *Selenia*, di cui si vanno precisando le linee di integrazione con le altre aziende del settore elettronico STET, ha deciso la costruzione di una nuova unità meridionale (nella zona del Fusaro). È da sottolineare che ai centri ubicati nel Mezzogiorno, destinati ad assorbire la quota prevalente degli investimenti e dell'incremento di occupazione, si tende ad attribuire una maggiore autonomia produttiva.

Nel comparto dei calcolatori, la *Siemens DATA* (cui partecipano la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e la STET), che opera in un mercato dominato dai maggiori costruttori americani, darà particolare impulso all'affinamento dell'azione commerciale e della capacità di progettazione di sistemi e di loro applicazioni.

Intensi saranno nel settore elettronico gli sviluppi dell'attività di ricerca, per la quale le aziende e i laboratori interaziendali del gruppo sosterranno, nel prossimo quinquennio, un onere, tra spese correnti e investimenti, di circa 130 miliardi. Rientra in questa linea l'attività dell'*Italsiel*, la quale si propone di dotare il nostro Paese di una capacità autonoma di progettazione di sistemi informativi che è finora praticamente monopolio di case straniere costruttrici di elaboratori.

CANTIERI NAVALI – Nel 1971 si è manifestata, sul mercato mondiale delle costruzioni navali, l'inversione di una tendenza di intensa espansione della domanda che durava da un quinquennio; gli ordini sono diminuiti rispetto all'anno precedente e si ritiene che l'indebolimento della domanda possa persistere per i prossimi tre o quattro anni. Questa situazione incide gravemente sui cantieri del gruppo e rende urgente l'attesa definizione in sede governativa di adeguate misure di sostegno; nè meno necessario appare un intervento del nostro Governo in sede comunitaria per promuovere sollecitamente un nuovo orientamento dell'attuale politica della CEE nei confronti dell'industria cantieristica dei paesi membri. In questo quadro, il programma del gruppo conferma precedenti indirizzi di fondo verso la tipizzazione delle costruzioni, l'ulteriore specializzazione dei centri produttivi e, in particolare per l'*Italcantieri*, l'aggiornamento tecnologico e il potenziamento delle attrezzature aziendali.

Per l'insieme delle aziende di riparazione e trasformazione navale permangono buone prospettive di lavoro: gli impianti dovranno però essere adeguati alle nuove esigenze della domanda, rappresentata in misura crescente da navi di grandi dimensioni, giacchè mancano bacini di carenaggio capaci di ricevere navi di portata superiore a 100.000 tpl. Per eliminare questa deficienza, in vari porti sono state avviate iniziative con la partecipazione finanziaria anche del gruppo, che però stentano a concretarsi, come a Genova e a Napoli, o procedono con grande lentezza, come a Trieste, dove l'importante opera sarà ultimata non prima della fine del 1973, con oltre due anni di ritardo rispetto al previsto.

A fine 1971 non era ancora stata definita la « liquidazione speciale » dei *Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti*; essa prospetta il rischio di rilevanti oneri impropri, diretti e indiretti a carico della *Fincantieri*.

ALIMENTARE – Nel settore alimentare, che fa capo alla SME, è anzitutto da ricordare l'avvenuto collegamento con la *Star*, che ha reso possibile di rafforzare e diversificare la base operativa del gruppo, migliorando, ad un tempo, le prospettive di reddito e le possibilità di operare nel Mezzogiorno: gli investimenti in impianti ubicati nelle regioni meridionali raggiungono, in base ai programmi, il 48% del totale. È oggetto di esame il rilievo di nuove partecipazioni.

CEMENTO – Nel settore cementiero la realizzazione del programma, definito alla fine del 1970, porterà principalmente al completamento nel 1974 del nuovo stabilimento di Maddaloni, con una capacità produttiva di 1,4 milioni di t. La produzione del gruppo nel 1975 dovrebbe salire a 4,8 milioni di t, circa il 13% del totale nazionale (contro l'11% nel 1971), migliorando, al tempo stesso, la qualità del prodotto. La domanda di cemento ha avuto, come è noto, una flessione, né sembra ipotizzabile una ripresa prima del 1973; a ciò si aggiunge la tuttora perdurante incertezza sui tempi e sull'entità dell'aumento dei prezzi (tra i più bassi di Europa) di cui il CIPE ha già riconosciuto in sede tecnica il fondamento.

TELECOMUNICAZIONI – Il programma della SIP mantiene il primo posto nell'ambito del gruppo per l'entità degli investimenti (1.980 miliardi), che si riferiscono, come detto, al quadriennio 1972-75. In tale periodo la concessionaria telefonica, oltre a provvedere al notevole ampliamento ed ammodernamento degli impianti delineato lo scorso anno, dovrà ricostituire adeguate scorte di centrale, smaltendo l'accumulo anormale di domande giacenti (circa 400 mila al 31 dicembre 1971), formatosi a causa delle ridotte consegne di apparecchiature da parte delle imprese fornitrici (fra cui la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*) coinvolte in ricorrenti agitazioni sindacali. Il programma, che prevede entro il 1975 un aumento del 45% degli abbonati e di più della metà degli apparecchi in servizio, è caratterizzato dallo sviluppo degli impianti e dei servizi nel Mezzogiorno: si valuta infatti che, in tale area, tra il 1975 ed il 1976, gli abbonati salgano a 18,7 per 100 abitanti, densità pressochè corrispondente a quella media italiana della fine del 1971. Sul piano tecnologico si configura l'introduzione graduale della commutazione elettronica attualmente ancora in corso di sperimentazione nel nostro come in altri paesi industrialmente avanzati.

L'azione della SIP è però condizionata dalla salvaguardia dell'equilibrio economico della società e quindi dai tempi e dalle modalità con cui le autorità competenti attueranno la razionalizzazione del sistema tariffario, richiesta or è quasi un anno. Al riguardo è da ricordare che ogni ritardo nell'espansione del sistema telefonico si ripercuote sull'industria elettronica nazionale, vitalmente interessata alla domanda che può generare il settore delle telecomunicazioni.

L'*Italcable*, sicura del perdurare del ritmo di crescita delle comunicazioni intercontinentali, ha in programma un rilevante incremento del numero dei collegamenti e dei circuiti oltre che degli impianti di centrale, con l'adozione anche di nuove tecniche elettroniche. La *Telespazio* proseguirà nell'attuazione del proprio programma di adeguamento delle attrezzature a terra e di sviluppo del sistema di satelliti richiesti dal rapido moltiplicarsi delle telecomunicazioni internazionali.

TRASPORTI MARITTIMI – In attesa della definizione in sede interministeriale dei termini concreti del riassetto dei servizi di p.i.n., il programma operativo di investimenti della *Finmare* è limitato alla costruzione di una nave portacontenitori destinata a entrare in servizio agli inizi del 1973 sulla linea per l'Australia, nell'ambito del consorzio internazionale « Australia Europe Container Service » cui partecipa il *Lloyd Triestino*.

TRASPORTI AEREI – Nel quadro dell'evoluzione dei trasporti aerei di linea internazionali, il cui incremento si è arrestato da almeno un biennio, il programma della *Alitalia* per il quinquennio 1972-76 ipotizza un aumento del trasportato e dell'offerta che assicurerebbe, dopo una fase di consolidamento, il raggiungimento dei



traguardi di attività a medio termine già configurati a fine 1970. Questa prospettiva si articola su uno sviluppo del traffico della compagnia nettamente superiore alla contemporanea espansione dell'offerta, con un sostanziale miglioramento del coefficiente di utilizzazione della flotta.

Sulla rete a lungo raggio è previsto un più largo impiego dei quadrigetti B 747 e la graduale immissione dei trigetti a grande capacità DC 10; l'intensificazione dell'offerta si accompagnerà all'apertura dei nuovi scali di Washington, Los Angeles, Toronto e Città del Messico. Sulle reti euromediterranea e nazionale un consistente aumento della capacità sarà ottenuto trasferendovi dalle rotte a lungo raggio i quadrireattori DC 8-43, cui dovrebbero seguire, a partire dal 1975, nuovi aerei a medio-breve raggio a grande capacità di tipo ancora da definire.

Per conseguire gli obiettivi del nuovo programma l'*Alitalia* si impegnerà soprattutto con la qualificazione del servizio, il miglioramento della produttività e una più incisiva politica commerciale: il successo di tali azioni è peraltro subordinato al sollecito adeguamento delle strutture aeroportuali nazionali ed in specie dell'aeroporto di Fiumicino, nonché ad un miglioramento sostanziale del clima sindacale.

Per l'ATI il programma aggiornato punta su una sostenuta espansione dei servizi nazionali che comporterà ovviamente un ampliamento della flotta.

**RADIOTELEVISIONE** — L'imminente conclusione del periodo di concessione alla RAI dei servizi pubblici radiotelevisivi e l'incertezza circa il futuro assetto che riceveranno i servizi stessi hanno precluso un'estensione del programma dell'azienda oltre il 1972.

Per quanto attiene ai problemi connessi al rinnovamento della concessione, rimane ferma la necessità — qualora lo Stato decida, nel confermare il monopolio dei servizi radiotelevisivi, di mantenerli nell'ambito del gruppo IRI — che il nuovo rapporto di concessione garantisca nella loro integrità, e non solo nominalmente, i poteri di intervento e le funzioni attribuiti dalle leggi all'Istituto, quale azionista di maggioranza della concessionaria e come ente di gestione, in ordine alla economicità della conduzione aziendale.

**AUTOSTRADE E ALTRE INFRASTRUTTURE E COSTRUZIONI** — Il programma aggiornato della società *Autostrade* prevede anzitutto il completamento entro il 1972 della Bologna-Canosa: sarà così ultimata l'intera rete concessa al gruppo nel 1961. Saranno inoltre realizzate le autostrade incluse nel piano aggiuntivo del 1968: la Mestre-Vittorio Veneto dovrebbe entrare in esercizio nel 1972 e i restanti 620 km (di cui 208 già appaltati) gradualmente entro il 1977; infine, si eseguiranno nel quadriennio 1973-76 lavori di ampliamento e ammodernamento di 412 km di autostrade già in esercizio.

Gravi sono le incognite che si delineano circa la possibilità di un equilibrato esercizio della rete concessa al gruppo: da una parte, vi è il timore che fra le nuove infrastrutture viarie che verranno decise si faccia posto a rivendicazioni settoriali e quindi all'approvazione di progetti in diretta concorrenza con le autostrade in corso di costruzione o già aperte al traffico; d'altra parte, è da richiamare il problema aperto dalla abolizione, sancita dalla legge di riforma tributaria d'imminente attuazione, del regime agevolato per le obbligazioni emesse dalla società.

L'aggravio conseguente, che inciderà anche sul rinnovamento della cospicua mole di prestiti obbligazionari in scadenza durante il trentennio della concessione, è stato calcolato intorno ai 200 miliardi (valore attualizzato al 1978, primo anno di esercizio della rete autostradale completa).

La società *Infrasud* spera di aprire al traffico l'intera autostrada tangenziale est-ovest di Napoli entro la fine del 1974: la costruzione dell'opera, senza contributo statale, procede tra enormi difficoltà che hanno determinato un notevole aumento del suo costo. Con le modifiche della convenzione originaria approvate di recente dall'ANAS, l'esercizio della tangenziale si prospetta nuovamente equilibrato sempre che l'espansione del traffico corrisponda alle valutazioni previsionali effettuate dall'azienda.

Nel settore delle costruzioni, la *Mededil* parteciperà alla realizzazione del centro direzionale di Napoli e la *Bestat* completerà la costruzione, a Taranto, di un complesso edilizio da destinare ad usi commerciali e residenziali.

AZIENDE VARIE – Nel settore distributivo in cui opera la SME, la recente legge che disciplina il commercio non ha modificato le condizioni generalmente non favorevoli a un suo sviluppo su basi moderne. In tale contesto, la *Generale Supermercati*, che non ha ancora raggiunto le dimensioni minime per una gestione economica, ha proceduto ad incorporare i 16 punti di vendita della SIAS (già controllata dalla *Motta*) e ha in programma l'apertura di 19 nuovi supermercati nel quadriennio 1972-75. Alla fine di tale anno la « catena » della *Generale Supermercati* dovrebbe così aver raggiunto le 67 unità; è altresì allo studio la creazione di un primo nucleo di ipermercati.

L'aggravarsi della crisi del settore cartario nazionale ha indotto la SME a rivedere i programmi di espansione formulati alla fine del 1970 dalla *Celdit* e dalla *Cartiere Riunite*. Per risanare la gestione di queste due aziende è stato avviato un piano di ristrutturazione, che porterà alla loro fusione, in armonia con la evoluzione del settore verso unità di maggiori dimensioni.

Per la *Napolgas* il nuovo programma prevede l'accelerazione del passaggio dal tipo di gas attualmente erogato al metano. Per l'*Aerhotel* è stato deciso l'inizio della costruzione della prima unità alberghiera a Roma, mentre è confermata la realizzazione di un'altra iniziativa nei pressi di Napoli.

\*  
\* \*

Nel corso del 1971, tenute presenti le direttive impartite dal CIPE nel novembre del 1970, la *Finsider* ha trasferito alla *Cogne* la *Breda Siderurgica*, al fine di un coordinamento produttivo del settore dei laminati lunghi in acciaio speciale nell'ambito delle partecipazioni statali. La stessa *Finsider* ha inoltre provveduto alla costituzione della società *Acciaierie di Piombino* (a partecipazione paritetica *Italsider* e *Fiat*), a cui è stato apportato l'omonimo centro siderurgico toscano, ed al rilievo della società *Innocenti-Meccanica*, a cui era stato apportato il comparto meccanico pesante (stabilimento di Lambrate) dell'*Innocenti*; di quest'ultima, nell'aprile del corrente anno è stata deliberata la fusione con la *Santeustacchio*, costituendosi la nuova società *Innocenti-Santeustacchio*.

Nell'ambito della *Finmeccanica* si è dovuto affrontare il problema dell'inserimento nel gruppo delle attività elettromeccaniche ex *Pellizzari*, il cui salvataggio fu richiesto all'Istituto dal Governo al fine di assicurare continuità di lavoro alle maestranze. A questo scopo è stata costituita la società *Eletar* che ha assunto in aprile la gestione dell'azienda fallita, in attesa che venga costruito ad Arzignano (Vicenza) un nuovo stabilimento per la fabbricazione di motori e pompe di serie; le altre produzioni dell'azienda verranno redistribuite tra gli stabilimenti facenti capo all'ASGEN ed all'*Italtrafo*, secondo le rispettive specializzazioni definite con il piano di riassetto del comparto, di cui si è data notizia nella relazione dello scorso anno. La *Finmeccanica* ha poi provveduto, sempre nel corso dell'esercizio, a trasferire la società *Nuova San Giorgio* al gruppo EGAM, nel quadro della ristrutturazione del settore della meccanica tessile a partecipazione statale.

Nel settore elettronico è stata definita l'operazione di concentrazione delle attività dell'ATES *Componenti Elettronici* e della *Società Generale Semiconduttori*: la finanziaria STET ha assunto direttamente, in aggiunta al 20% già posseduto, il 40% delle azioni ATES *Componenti Elettronici* dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, la quale ha in pari tempo ceduto il restante 40% per metà alla *Fiat* e per metà alla *Olivetti*; la stessa STET ha inoltre rilevato dalla *Olivetti* il 60% del capitale della *Società Generale Semiconduttori*, mentre un'altra quota del 20% è stata acquisita dalla *Fiat*. Questi pacchetti sono destinati ad essere apportati ad una società finanziaria da costituire con la partecipazione dei tre soci STET (al 60%) e *Fiat* e *Olivetti* (al 20% ciascuno).

Nell'ambito della *Fincantieri* nel settembre del 1971 si è proceduto, secondo gli indirizzi espressi dal CIPE nel marzo 1969, alla costituzione della nuova società *Cantiere Navale Muggiano*, con sede a La Spezia; a tale società, interamente posseduta dalla *Fincantieri*, è stato apportato il cantiere del Muggiano, l'ultimo stabilimento dell'*Ansaldo* S.p.A., in liquidazione. Inoltre, l'IRI ha provveduto a

trasferire alla *Fincantieri* la propria quota di partecipazione (50%) nella società *Grandi Motori Trieste*, in relazione al necessario coordinamento operativo di tutte le attività connesse con la costruzione navale; è stata altresì costituita da *Fiat* e *Fincantieri* — sempre su base paritetica — la società *Grandi Motori-Progetti ed Assistenza-Trieste* per la progettazione di motori diesel e l'assistenza ai clienti.

\*  
\* \*

Il settore delle partecipazioni finanziarie dell'Istituto annovera anche il possesso di n. 31.539.135 azioni *Montedison*, pari al 4,21% del capitale della società. Si tratta di partecipazione che, a motivo della sua limitata entità relativa, ha carattere strettamente finanziario; non rilevante è poi l'importanza dei settori di comune interesse, per i quali comunque l'Istituto non mancherà di cogliere l'opportunità di collaborazioni.

\*  
\* \*

Con legge 22 marzo 1971, n. 184 è stata costituita la *Società di Gestioni e Partecipazioni Industriali - GEPI*, al cui capitale sociale è stato chiamato a concorrere (oltre all'IMI, all'EFIM e all'ENI) anche l'IRI nella misura di 10 miliardi, pari a un sesto del totale; la stessa legge ha disposto un corrispondente aumento del fondo di dotazione dell'Istituto.

## L'attività del gruppo

### a) Investimenti

Gli investimenti in impianti delle aziende del gruppo hanno raggiunto nel 1971 i 1.252 miliardi, con un aumento di 380 miliardi, pari a quasi il 44%, in confronto all'importo del 1970; questa eccezionale espansione, superiore in assoluto e in percentuale a ogni precedente, va attribuita principalmente ai vasti programmi in gran parte deliberati in esercizi precedenti e in corso di esecuzione nella siderurgia, nella meccanica e nelle telecomunicazioni. È da ricordare che il suddetto incremento degli investimenti del gruppo sta a fronte di un andamento del tutto insoddisfacente degli investimenti fissi nazionali, che in moneta corrente sono aumentati in totale dell'1,6% e nei soli settori in cui operano le aziende IRI (1) dell'8,4%.

Nel Mezzogiorno, il gruppo ha investito in impianti 649 miliardi, importo superiore del 72% a quello del 1970 e pari al 56% degli investimenti localizzabili sul territorio nazionale (escludendo, cioè, i trasporti marittimi e aerei e gli investimenti all'estero). Risulta inoltre che, del totale degli investimenti meridionali del sistema a partecipazione statale, quelli delle aziende facenti capo all'IRI hanno rappresentato nel 1971 il 71%; al tempo stesso, i soli investimenti industriali del gruppo (tralasciando quindi le autostrade e le altre infrastrutture e costruzioni) che sono stati pari a 564 miliardi, hanno concorso nello stesso anno al 34% degli investimenti in impianti effettuati da tutta l'industria italiana ed estera nel Sud.

Un esame per settori (vedi tabella I) mostra l'accentuarsi nell'esercizio in esame del peso degli investimenti manifatturieri, che, con 690 miliardi, sono stati pari al 55% del totale (contro il 47% nel 1970); ai servizi è andato il 33% e alle infrastrutture e costruzioni il 12%.

---

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

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

Settori	1970	1971	Variazioni% 1970-71	1972 (previsioni)
<i>Manifatturieri</i>				
Siderurgia	223,3	419,4	+ 87,8	532
Cemento	8,9	9,4	+ 5,6	12
Meccanica	140,3	204,3	+ 45,6	209
Elettronica	13,0	21,6	+ 66,2	20
Costruzioni e riparazioni navali	8,0	7,6	- 5,0	14
Alimentare	9,7	12,9	+ 33,0	20
Altri (b)	10,4	15,1	+ 45,2	19
<i>Totale</i>	<b>413,6</b>	<b>690,3</b>	+ 66,9	<b>826</b>
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	234,1	331,7	+ 41,7	460
Trasporti marittimi	8,7	11,3	+ 29,9	8
Trasporti aerei	59,4	57,1	- 3,9	49
Radiotelevisione	8,4	4,9	- 41,7	7
Altri (c)	10,1	8,6	- 14,9	12
<i>Totale</i>	<b>320,7</b>	<b>413,6</b>	+ 29,0	<b>536</b>
<i>Infrastrutture e costruzioni</i>				
Autostrade e altre infrastrutture (d)	135,0	141,8	+ 5,0	192
Costruzioni (e)	2,4	6,3	+162,5	13
<i>Totale</i>	<b>137,4</b>	<b>148,1</b>	+ 7,8	<b>205</b>
<i>Totale generale</i>	<b>871,7</b>	<b>1.252,0</b>	+ 43,6	<b>1.567</b>

(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 1970, rispetto ai dati pubblicati sulla precedente relazione, sono dovuti a successivi accertamenti. A partire dalla presente relazione è stato introdotto il nuovo comparto delle « infrastrutture e costruzioni »; inoltre la voce « aziende varie » è stata soppressa e le aziende in essa incluse sono state redistribuite, a seconda della loro attività prevalente, negli altri settori.

(b) *Ilte, SIRTIL, Fonit Cetra, Monte Amiata, SAIVO, Cremona Nuova*, aziende manifatturiere del gruppo SME (settori cartario, accessoristico e vari).

(c) *SGAS, Aerhotel, SEAT, SIPRA, IFAP, Napolgas, Generale Supermercati*.

(d) *Autostrade, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, Infrasad, Società Bargagli-Ferriere, Circumvesuviana*. Gli investimenti sono al lordo dei contributi ANAS liquidati alla società *Autostrade* (12,7 miliardi nel 1970 e 11,7 miliardi nel 1971).

(e) *Bestat, Mededil, Italstat, Italstrade*.

L'importo di gran lunga maggiore è stato investito nella siderurgia e, nel suo ambito, dall'*Italsider* (339 miliardi), soprattutto per l'ampliamento del centro di Taranto, dove sono entrati in esercizio la VI batteria di forni a coke, il IV altoforno, gli impianti di colata continua e di raffreddamento bramme, la seconda linea di taglio veloce e il nuovo laminatoio a freddo; da menzionare anche gli investimenti della *Dalmine* (per il potenziamento dei centri di Costa Volpino e Massa), della *Terni* e della *Terninoss*.

La *Cementir* ha completato l'ampliamento degli stabilimenti di Spoleto e Taranto ed ha iniziato la costruzione del cementificio di Maddaloni.

Nella meccanica, la maggior parte degli investimenti ha riguardato il gruppo *Alfa Romeo* (160 miliardi) e in primo luogo la costruzione, sostanzialmente completata nel 1971, dello stabilimento *Alfasud*, che sta attualmente avviando la produzione di serie; importi di rilievo sono stati comunque assorbiti dall'ampliamento del centro *Alfa Romeo* di Arese e dall'adeguamento della rete delle filiali in Italia e all'estero, oltre che dal nuovo stabilimento di Livorno della SPICA. Negli altri rami della meccanica sono da ricordare gli investimenti della *Grandi Motori Trieste*, che ha completato l'impianto e avviato la produzione, dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, che ha potenziato lo stabilimento meccanico specie per l'attività nucleare e ammodernato la fonderia getti meccanizzati, dell'ASGEN e della *Italtrafo* che hanno proceduto nella difficile opera di razionalizzazione e specializzazione delle loro attività, della *Innocenti-Santeustacchio*, che ha in corso l'ammodernamento delle fabbriche di Lambrate e Brescia, e, infine, dell'*Aeritalia*, dell'OTO *Melara*, della FAG-CBF e della FMI - *Mecfond*.

Degli investimenti delle aziende elettroniche (22 miliardi) circa tre quinti sono stati effettuati dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* per la costruzione del secondo stabilimento all'Aquila e a S. Maria Capua Vetere e per l'ammodernamento e l'ampliamento di quelli preesistenti; la *Selenia* ha migliorato impianti e attrezzature scientifiche nei centri del Fusaro e di Roma; l'*PATES Componenti Elettronici* ha completato la fabbrica di Catania e il CSELT ha proseguito i lavori di raddoppiamento del centro di ricerche di Torino.

Nel settore cantieristico, i principali investimenti del 1971 hanno riguardato opere di ammodernamento presso i centri di Monfalcone e di Castellammare dell'*Italcantieri*, la prosecuzione dei lavori per la nuova officina meccanica nel cantiere di Muggiano dell'*Ansaldo* e la costruzione del pontile all'OARN; è altresì proseguita la installazione di attrezzature presso l'officina meccanica dell'*Arsenale Triestino-S. Marco* a Trieste; in proposito va osservato che nell'importo relativo a questo comparto sono anche incluse le quote di partecipazione già erogate dal gruppo per i bacini di carenaggio di Trieste e La Spezia in corso di costruzione.

Nel settore alimentare, gli investimenti di maggiore entità sono stati destinati alla realizzazione della grande gelateria della *Motta* a Ferentino (Frosinone), in cui l'azienda concentrerà gran parte della propria produzione nel ramo; l'*Alemagna* ha proseguito l'ampliamento dello stabilimento di Cornaredo (Milano), mentre importi non trascurabili sono relativi al miglioramento degli impianti nelle diverse fabbriche della *Star* e della *Surgela* (Porto d'Ascoli).

Fra le altre aziende manifatturiere del gruppo, sono da ricordare gli investimenti delle aziende SME operanti nel Mezzogiorno in vari rami collegati all'industria dell'automobile (*FAPSA*, *Fimit Sud*, *Gallino Sud*, *IVI Sud*, *FAR*) e quelli per il potenziamento della fabbrica di Airola (Benevento) della *Alfacavi*; degno di nota anche l'importo investito dalla *SIRTI*, società (cui partecipa per il 50% la *STET*) progettatrice e installatrice di impianti di telecomunicazione.

Degli investimenti nelle telecomunicazioni (332 miliardi), i più cospicui nel 1971 dopo quelli nella siderurgia e pari ad oltre un quarto del totale del gruppo, la quota della SIP ha segnato, in confronto al 1970, un aumento di circa 100 miliardi (44%), in cui si riflette l'intensa attività costruttiva della società, oltre che un aumento dei prezzi delle forniture: sono stati installati 540 mila numeri di centrale (oltre 100 mila in più rispetto al 1970, ma 60 mila in meno rispetto a quanto preventivato, ancora una volta per le ritardate consegne dei fornitori a causa di scioperi); le reti urbane e settoriali sono state incrementate del 15% (12% nel 1970) e quella interurbana di proprietà sociale del 14% (13% nel 1970). Meritevoli altresì di segnalazione l'ampliamento degli impianti della *Italcable* e della *Telespazio*.

Nel settore dei trasporti marittimi, è stato portato a termine il programma di costruzioni della *Tirrenia*, con l'entrata in linea delle navi traghetto « Leopardi », « Pascoli », « Petrarca », « Manzoni » e « La Valletta »; inoltre, nelle more della definizione del piano di riassetto dei servizi di p.i.n., è in corso la costruzione presso l'*Italcantieri* di una nave portacontenitori per conto del *Lloyd Triestino*, che dovrebbe entrare in servizio sulla linea per l'Australia nei primi mesi del 1973.

Nei trasporti aerei, lo sviluppo della flotta e degli impianti a terra del gruppo *Alitalia* ha assorbito 57 miliardi di investimenti, all'incirca quanto nel 1970: sono entrati in servizio due quadrireattori a grande capienza Boeing 747, un quadrireattore DC 8-62 e cinque bireattori DC 9 (di cui tre nella flotta dell'ATI); agli impianti e attrezzature a terra è stato destinato un importo pari a un sesto circa del totale.

La RAI ha continuato nel 1971, nel quadro degli obblighi di convenzione, a estendere e potenziare le reti televisive e radiofoniche; ha inoltre migliorato le attrezzature per riprese esterne e di studio oltre a quelle per la rete musicale e per la filodiffusione.

Fra le altre aziende di servizi, i maggiori investimenti sono stati effettuati dalla *Generale Supermercati*, che ha aperto sei punti di vendita, dall'*Aerhotel*, che ha avviato la gestione di un primo albergo a Milano (cui se ne aggiungerà un secondo nel 1972) e ha definito un progetto per Roma, e dalla *Napolgas*, che sta attuando il programma di ristrutturazione del servizio, con la sostituzione del metano al gas di distillazione.

Degli investimenti in autostrade, altre infrastrutture e costruzioni (148 miliardi nell'insieme) quelli della società *Autostrade* sono ammontati a 113 miliardi, importo pressochè pari a quello del 1970. Sono stati aperti al traffico nuovi allacciamenti interessanti la Como-Chiasso, l'autostrada del Brennero (presso Modena) e quella della Cisa (presso Parma) mentre i lavori sui tronchi in costruzione sono proseguiti quasi ovunque secondo i tempi previsti (nei primi mesi del 1972 è stato aperto al traffico il tratto Foggia-Canosa dell'Autostrada Adriatica) e sono stati perfezionati gli appalti per le opere principali della Caserta-Salerno e dell'ampliamento dei rami terminali dell'Autostrada del Sole a Barra e Capodichino presso Napoli, per i lavori di raddoppio del tratto Multedo-Albisola e per quelli di costruzione della Bari-Taranto, della Voltri-Alessandria e della terza corsia della Milano-Bergamo.



L'avanzamento dei lavori, già tutti appaltati, dell'autostrada tangenziale di Napoli, in concessione all'*Infrasud*, consentirà di procedere prossimamente all'apertura al traffico di un primo tratto, tra la via Domiziana e lo svincolo di San Giacomo dei Capri; per la parte restante sono continuate le gravi difficoltà di natura geotecnica e amministrativa già illustrate nella relazione dello scorso anno.

Nel 1971 è stato completato e aperto al traffico il raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona, includente il traforo Bargagli-Ferriere affidato all'omonima società.

Nella tabella I, sono riportati anche gli investimenti in programma per il 1972: l'ulteriore considerevole espansione si concentrerà, come nel 1970 e nel 1971, nei settori manifatturieri, cui dovrebbero essere destinati 826 miliardi, pari al 53% del totale, con un aumento del 20% in confronto al 1971 e del 100% rispetto al 1970: vi concorreranno principalmente la siderurgia, soprattutto per l'ampliamento del centro di Taranto, e la meccanica, in primo luogo per il completamento dell'*Alfasud* e del centro di Arese; in notevole espansione comunque gli investimenti di tutti gli altri settori manifatturieri, con particolare riguardo all'alimentare e alle aziende varie. Nei servizi, continuerà la forte ascesa degli investimenti richiesti dall'adeguamento del sistema delle telecomunicazioni alla forte dinamica della domanda e dell'evoluzione tecnica; al settore delle infrastrutture e costruzioni, infine, dovranno essere destinati importi crescenti per il completamento delle grandi opere in corso.

#### b) Fatturato, produzione e ordini

Il fatturato complessivo del gruppo (v. tabella II) è salito nel 1971 a 4.025 miliardi, con un aumento sull'esercizio precedente del 10%, nettamente il più basso dell'ultimo quadriennio, mentre d'altra parte è continuata l'intensa espansione delle capacità produttive delle aziende, come emerge dal precedente paragrafo dedicato agli investimenti. Invero l'utilizzo dei fattori produttivi disponibili ha continuato ad essere frenato anche nel 1971 da una perdurante conflittualità, da anomali tassi di assenteismo e dal conseguente generale scadimento dei livelli di efficienza delle aziende.

In particolare le aziende manifatturiere, con un fatturato di 2.483 miliardi, hanno concorso per circa la metà (contro quasi due terzi nel 1970) all'aumento di quello complessivo, registrando un incremento percentuale (7,9%) inferiore a quello medio.

Va rilevato in proposito che si è progressivamente accentuata nel corso del 1971 la difficoltà a trasferire sui prezzi di vendita anche solo parte degli aumenti dei costi unitari, determinati tra l'altro dalle vicende della contrattazione integrativa.

Invariate sono rimaste le tariffe dei servizi, ad eccezione di quelle autostradali, che — come previsto dalla convenzione in vigore — sono state aumentate del 5% a partire dal mese di luglio.

Tabella II - Fatturato del gruppo per settori negli anni 1970 e 1971 (a)  
(miliardi di lire)

Settori	1970	1971	Variazioni % annue	
			1970	1971
<i>Manifatturieri</i>				
Siderurgia	1.023,4	996,8	+11,7	- 2,6
Cemento	33,5	31,7	+ 5,7	- 5,4
Meccanica	657,5	768,1	+18,2	+16,8
Elettronica	82,6	105,3	+18,2	+27,5
Costruzioni e riparazioni navali	159,8	191,0	+15,0	+19,5
Alimentare	236,7	267,3	+13,0	+12,9
Altri (b)	107,0	123,0	+12,3	+15,0
<i>Totale</i>	<b>2.300,5</b>	<b>2.483,2</b>	+13,9	+ 7,9
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	538,9	606,1	+14,5	+12,5
Trasporti marittimi	110,8	110,5	- 1,0	- 0,3
Trasporti aerei	273,6	316,7	+15,0	+15,8
Radiotelevisione (c)	142,5	151,0	+ 8,9	+ 6,0
Altri (d)	53,6	71,0	+36,0	+32,5
<i>Totale</i>	<b>1.119,4</b>	<b>1.255,3</b>	+13,0	+12,1
<i>Infrastrutture e costruzioni</i>				
Autostrade e altre infrastrutture (e)	97,3	103,2	+15,7	+ 6,1
Costruzioni (f)	141,9	182,9	+26,8	+28,9
<i>Totale</i>	<b>239,2</b>	<b>286,1</b>	+19,5	+19,6
<i>Totale generale</i>	<b>3.659,1</b>	<b>4.024,6</b>	+13,9	+10,0

(a) Vedi nota (a) della tabella I. Si aggiunga che nel 1970, per omogeneità di confronto con il 1971, è stata esclusa la società *Breda Siderurgica*, non facente più parte del gruppo, e sono state considerate la *Innocenti meccanica*, l'*Eletar* (ex *Pellizzari*), la divisione aviazione ex *Fiat* apportata all'*Aeritalia*, la *Società Generale Semiconduttori*, la *Star* e le *Condotte d'Acqua*, acquisite alla fine del 1970 e nel 1971.

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

(c) Al netto dell'aliquota degli introiti RAI spettante allo Stato (14,6 miliardi nel 1970 e 15,3 miliardi nel 1971) e al lordo della provvisoria a carico dello Stato (6 miliardi sia nel 1970 che nel 1971).

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

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

(f) Comprende, oltre alle aziende di cui alla nota (e) della tabella I, anche la società *Condotte d'Acqua*.

Procedendo ad un esame settoriale, si osserva che il fatturato della siderurgia, pari a 997 miliardi, è diminuito del 2,6% dopo gli incrementi del 18,2% e dell'11,7% registrati nel 1969 e 1970: la flessione è da attribuire congiuntamente alla pratica stazionarietà delle vendite (8,5 milioni di t contro 8,3 milioni nel 1970) e all'insoddisfacente andamento dei ricavi unitari, per la flessione dei prezzi interni e l'accresciuto volume delle esportazioni, meno remunerative. La produzione, dopo i

contenuti aumenti dell'anno precedente, è stata ancor più frenata nella sua espansione, nonostante la entrata in funzione di nuovi impianti: quella di ghisa è infatti cresciuta del 4,9%; quella di acciaio, pari a 9,6 milioni di t, ha registrato un aumento del 3,1%, rimanendo peraltro inferiore di circa 100 mila t al livello del 1968 e di 1,2 milioni di t ai traguardi inizialmente configurati per l'anno. Tra i prodotti finiti, i laminati piatti a caldo hanno segnato una crescita limitata (6,4%) mentre è stata sostenuta quella dei laminati a freddo (20,1%); sui livelli dell'anno precedente sono rimasti i tubi di ogni tipo; in flessione i profilati (5,7%) e i fucinati, stampati e getti (6,9%). Gli ordini assunti, invertendo la tendenza nella seconda parte del 1971 soprattutto per lo sforzo compiuto dalle aziende sui mercati esteri, sono risultati mediamente del 13,5% superiori a quelli acquisiti nel 1970.

Le vendite del settore cementiero, pari a 31,7 miliardi, hanno segnato una flessione del 5,4%, risentendo chiaramente gli effetti dell'aggravarsi della crisi edilizia; la produzione si è infatti contratta del 6,2% attestandosi sui 3,5 milioni di t.

Il fatturato meccanico è asceso a 768 miliardi, con un aumento del 16,8%, quasi pari a quello registrato nell'esercizio precedente. L'espansione, pur considerevole, soprattutto per la quota relativa alle vendite all'estero, riflette per un quinto circa l'aumento dei prezzi e non corrisponde comunque se non parzialmente a quella conseguibile con un adeguato utilizzo degli impianti, ampliati ancora nel 1971. Anche l'incremento degli ordini assunti (+18,8%) ha interessato soprattutto il mercato estero (+32,7%), dato l'avverso andamento congiunturale interno.

Nel ramo automotoristico il progresso del fatturato (41,3 miliardi, pari al 21,1%), pur rispecchiando, oltre che ritocchi nei prezzi di listino, l'aumento delle vendite di autovetture (da 106 mila a 123 mila), è rimasto largamente al di sotto delle reali capacità su cui l'*Alfa Romeo* aveva impostato i programmi iniziali. Nel ramo aerospaziale l'incremento del fatturato (12,5%) è da attribuirsi esclusivamente all'attività svolta presso l'ex *Aerfer* per l'espletamento di commesse per gli Stati Uniti (DC 10); in aumento risultano anche gli ordini assunti. Le vendite del ramo termoelettromeccanico — in cui sono incluse le produzioni elettromeccaniche della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e della *Eletar* (ex *Pellizzari*) — hanno registrato un aumento (25%) da riferire quasi esclusivamente al mercato interno; il livello di attività è risultato peraltro inferiore agli obiettivi inizialmente formulati in conseguenza degli scioperi che hanno colpito la stessa *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e gli stabilimenti genovesi dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* e dell'*ASGEN*; per le due ultime aziende l'afflusso di nuovi ordini, nonostante lo sviluppo di quelli dall'estero, è rimasto globalmente stazionario a causa della mancata assegnazione di nuove commesse da parte dell'*ENEL*. L'aumento (29,3%) del fatturato del ramo del macchinario e impianti industriali — che comprende anche la progettazione e realizzazione di impianti completi svolte dalla *Società Italiana Impianti* e altre minori — è attribuibile soprattutto all'aumento delle vendite di presse per l'industria automobilistica prodotte dalla *FMI-Mecfond* e di macchinario siderurgico della *Innocenti-Santeustacchio*; ciò ha compensato la flessione delle vendite di macchine utensili della *SAIMP* (5,6%), connessa con

la crisi degli investimenti industriali. La stessa causa ha determinato una generale contrazione delle commesse affluite nell'anno alle aziende del ramo, ad eccezione della *Società Italiana Impianti*, i cui ordini si sono più che raddoppiati. Nel ramo motoristico-navale l'entrata in produzione dello stabilimento della *Grandi Motori Trieste*, per i propulsori diesel, mentre permaneva stazionaria l'attività della *Ansaldo Meccanico Nucleare*, per quelli a turbina, ha consentito un incremento del fatturato del 12%; una certa espansione si è avuta anche negli ordini che, pur molto al di sotto delle esigenze del nuovo stabilimento triestino, hanno compensato la netta flessione di quelli all'*Ansaldo Meccanico Nucleare*. Per le altre aziende meccaniche, il regresso del fatturato (4,8%) è essenzialmente imputabile alla *OTO Melara* in conseguenza di ritardi verificatisi nelle consegne e nell'avvio di importanti commesse; praticamente stazionario è stato, nell'insieme, l'afflusso di nuovi ordini.

Nel settore elettronico, il fatturato ha raggiunto i 105 miliardi, con un incremento del 27,5%, grazie soprattutto allo sviluppo delle vendite della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*; tale progresso resta comunque lievemente inferiore alle previsioni iniziali per il settore, in conseguenza del protrarsi delle agitazioni sindacali oltre che della crisi del mercato dei componenti nel 1971.

I cantieri di costruzione navale — nonostante una riduzione delle ore lavorate causata da nuovi scioperi e un maggiore assenteismo — hanno accresciuto nel 1971 la loro produzione in relazione alla maggiore quota di navi di grandi dimensioni impostate o in corso di costruzione nell'anno; gli ordini assunti, per contro, hanno subito una flessione (6,5%) da ricollegare al negativo andamento del mercato dei trasporti marittimi nel 1971. L'attività produttiva degli stabilimenti del gruppo è assicurata per tutto il 1972 con code di lavoro nel 1973 e 1974; peraltro si delineano già fenomeni di inattività a partire dai primi mesi del 1973. Per le riparazioni navali, a un buon sviluppo del fatturato (35,4%) si contrappone una contrazione sensibile degli ordini (33,2%). Complessivamente il fatturato è salito a 191 miliardi, con un incremento del 19,5%, superiore a quello dell'esercizio precedente (15%).

Il settore alimentare — in cui è presente la SME, associata con terzi, soprattutto nei rami dolciario, delle conserve vegetali e animali e degli olii e grassi — ha raggiunto i 267 miliardi di fatturato, con un aumento rispetto al 1970 del 12,9% circa cui ha contribuito in particolare la *Star* (+20,4%).

Fra le altre aziende manifatturiere è degna di menzione la crescita del fatturato della *Ilte* (23,1%), della *FAR* (30%) e soprattutto della *SIRTI* (35,2%), operante nel campo della installazione di sistemi di trasmissione telefonici ed elettrici; stazionarie sono risultate le vendite della *Cartiere Riunite* (+0,9%), in aumento quelle dell'altra azienda cartaria, la *Celdit*, (+11,5%) e dell'*Alfacavi* (+7,9%).

Passando a un esame delle aziende di servizi, si nota che gli introiti delle telecomunicazioni hanno toccato i 606 miliardi con un progresso del 12,5%, inferiore a quello del 1970. La pur considerevole espansione nel 1971 degli abbonati (8,2%), degli apparecchi (10,2%) e del traffico interurbano (12,8%) è stata inferiore a quella conseguibile, l'attività della SIP essendo stata ostacolata dai rallentamenti e dagli scompensi nei flussi di approvvigionamento a seguito degli scioperi in cui hanno

continuato ad essere coinvolte le aziende fornitrici; l'*Italcable* ha realizzato un incremento del fatturato (13,3%) grazie alla crescita del traffico telefonico e telex intercontinentale che ha compensato la riduzione di quello telegrafico; la *Tele-spazio*, infine, ha incrementato i propri introiti del 15,2%, in virtù dell'espansione delle comunicazioni via satellite.

Nel settore dei trasporti marittimi gli introiti lordi si sono mantenuti, nel complesso, sui livelli del 1970, in quanto l'ulteriore flessione in termini reali del traffico passeggeri e merci sui servizi internazionali è stata compensata da un miglioramento dei ricavi unitari e dai positivi risultati conseguiti sulla rete interna, che ha potuto fruire dell'utilizzo del nuovo naviglio immesso in linea nel 1970 e 1971.

Nel settore dei trasporti aerei gli introiti delle aziende del gruppo *Alitalia*, pari a 317 miliardi, hanno registrato un incremento (15,8%) lievemente superiore a quello dello scorso anno, pur risentendo dello stentato andamento economico dei principali mercati oltre che di una serie di scioperi del personale proprio e di terzi addetti ai servizi aeroportuali.

Gli introiti della RAI, al netto della quota di pertinenza dello Stato (15,3 miliardi) hanno raggiunto i 151 miliardi, con un espansione del 6% sul 1970: l'incremento del numero degli abbonati, pari al 2,7%, conferma la fase di decelerazione corrispondente alla progressiva saturazione della domanda.

In buona crescita (32,5%) gli introiti delle altre aziende di servizi, fra le quali è da citare la *Generale Supermercati* il cui fatturato, raggiungendo i 41 miliardi di lire, ha segnato un sensibile incremento (60,5%) in cui si riflette l'apertura nel corso del 1971 di 6 nuovi esercizi.

Nel comparto delle autostrade e altre infrastrutture l'incremento dei proventi è risultato nettamente decelerato in confronto a quello del precedente esercizio (6,1% contro il 15,7%) a causa essenzialmente della più lenta crescita del traffico autostradale. Quest'ultimo, misurato in termini di veicoli-km sui tratti comparabili per epoca di apertura al traffico, si è sviluppato del 4,8% (circa la metà rispetto al 1970): vi ha concorso un debole aumento del traffico passeggeri (3,4%, come riflesso del rialzo dei pedaggi comportato sia dalle misure anticongiunturali del dicembre 1970, sia dallo scatto del 5% previsto dalla convenzione dal luglio 1971) e una ancora sostenuta espansione invece, di quello merci (9%). Per le aziende di costruzioni la consistente crescita del fatturato (28,9%) è da ricollegare all'ampliamento dell'attività in Italia ed all'estero dei gruppi *Condotte d'Acqua* (32%) e *Italstrade* (23,2%). A completamento dell'analisi del fatturato del gruppo fornita nella tabella II, si riportano nella tabella III i dati relativi alle principali aziende IRI che nel 1971 hanno superato i 20 miliardi di fatturato.

Si rileva che le 33 aziende elencate concorrono all'82% del fatturato complessivo (1); le società con fatturato superiore ai 100 miliardi sono salite, rispetto al 1970, da

---

(1) Il confronto con il dato globale è stato fatto escludendo circa 135 miliardi di vendite delle sette aziende del gruppo *Finsider* ad altre società dello stesso gruppo.

Tabella III - Fatturato delle principali aziende del gruppo nel 1971 (a)

	L. miliardi	Variazioni % rispetto al 1970
1. Italsider (b)	680,1	+ 6,6
2. SIP	580,1	+ 12,4
3. Alitalia	279,8	+ 15,8
4. Alfa Romeo	261,1	+ 22,3
5. RAI	151,0	+ 6,0
6. Italcantieri	142,0	+ 25,0
7. Dalmine	139,4	- 2,8
8. Società Italiana Telecomunicazioni Siemens	101,0	+ 52,6
9. Autostrade	98,1	+ 5,8
10. Star	94,3	+ 20,4
11. Terni	81,2	+ 1,4
12. Motta	69,4	+ 9,4
13. Ansaldo Meccanico Nucleare	59,8	+ 13,5
14. Alemagna	53,8	+ 5,9
15. ASGEN	50,9	+ 20,6
16. Aeritalia	49,8	+ 1,4
17. Innocenti-Santeustacchio	49,1	+ 16,1
18. Italia di Navigazione	46,2	- 2,3
19. Società Costruzioni Autostrade Italiane	42,9	+ 11,1
20. Generale Supermercati	41,1	+ 60,5
21. Lloyd Triestino	36,5	- 5,6
22. Cementir	33,9	- 2,0
23. Condotte d'Acqua	30,9	+ 30,9
24. Selenia	29,8	+ 64,6
25. Terninoss	28,9	- 23,1
26. Sirti	28,3	+ 35,4
27. Acciaieria e Tubificio di Brescia	26,3	+ 8,7
28. FMI-Mecfond	24,1	+ 76,4
29. Società Italiana Impianti	22,7	+ 16,4
30. Italcable	22,2	+ 13,3
31. Italtrafo	22,1	+ 12,9
32. CMF	21,3	+ 117,3
33. FAG-CBF	21,0	+ 3,4

(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 1971 di oltre 20 miliardi.

(b) Il fatturato *Italsider* comprende quello dell'acciaieria di Piombino, scorporata nel corso del 1971.

7 a 8, ma la loro quota sul fatturato totale del gruppo è scesa dal 57% al 55%; ciò è da attribuire, da una parte, alla stasi o alla flessione registrate, per le ragioni già accennate, dalle aziende siderurgiche oltreché dalla RAI; d'altra parte all'inclusione nel fatturato totale di quello di nuove società o unità produttive (*Innocenti meccanica*, divisione aviazione della *Fiat*, *Eletar*, *Società Generale Semiconduttori*, *Star* e *Condotte d'Acqua*) tutte con fatturato inferiore ai 100 miliardi.

### c) Esportazione

Le esportazioni delle società manifatturiere del gruppo (v. tabella IV) si sono elevate nel 1971 a 584 miliardi, superando del 45% il livello del 1970, anno peraltro contrassegnato da una flessione del 4,5% delle vendite all'estero.

Data la tendenza involutiva del mercato interno nel 1971, le aziende in esame hanno dato il massimo impulso all'esportazione, con risultati che assumono particolare rilievo ove si consideri, da una parte, la persistenza di remore ad un normale utilizzo degli impianti e, dall'altra, la scarsa vivacità della domanda su gran parte dei mercati esteri.

Nel suo insieme la componente estera è salita nel 1971 al 23,5% del fatturato manifatturiero del gruppo, superando il precedente massimo del 1968 (22,5%).

Tabella IV - Fatturato estero del settore manifatturiero del gruppo negli anni 1970 e 1971 (a)  
(miliardi di lire)

Settori	1970	1971	Variazioni % annue	
			1970	1971
Siderurgia	136,8	235,6	- 3,8	+ 72,2
Meccanica	152,0	184,5	- 9,6	+ 21,4
Elettronica	36,1	37,4	+20,7	+ 3,6
Costruzioni e riparazioni navali	39,4	81,4	+ 3,4	+106,6
Alimentare	26,7	30,5	+18,1	+ 14,2
Altri (b)	11,7	14,1	-28,2	+ 20,5
<b>Totale</b>	<b>402,7</b>	<b>583,5</b>	<b>- 4,5</b>	<b>+ 44,9</b>

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

(b) Monte Amiata, Celdit, Alfacavi, Cartiere Italiana e Sertorio Riunite, Ilte, Fonit Cetra, SIRT, SAIVO, Cementir.

Detta evoluzione è per poco più della metà attribuibile alla espansione senza precedenti delle vendite all'estero di prodotti siderurgici; queste, rispetto al 1970, si sono praticamente raddoppiate in peso (da 0,9 a 1,8 milioni di t) conseguendo, dato l'andamento cedente dei prezzi, un incremento in valore del 72%.

Anche le esportazioni delle aziende meccaniche hanno segnato considerevoli progressi (+21,4%), recuperando, almeno parzialmente, le posizioni perdute nel 1970; ciò vale in particolare per il ramo automotoristico (le cui maggiori vendite all'estero hanno concorso per quasi tre quarti alla espansione totale), per quello aerospaziale e per quello termoelettronucleare, mentre si deve registrare una certa flessione del fatturato estero relativo al macchinario industriale (-8,1%). Degna di nota l'espansione delle esportazioni dell'*Alfa Romeo*, salite a oltre 48 mila autovetture, a fronte delle 37 mila del 1970, nonostante il forzato ridimensionamento in corso d'anno dei traguardi produttivi; la società, comunque, non ha potuto trascurare ulteriormente i mercati esteri, dove dispone ormai di una importante rete commerciale, in presenza di una notevole domanda non soddisfatta nel precedente biennio.

Ciò ha tra l'altro reso possibile un aumento dei prezzi di vendita, che ha concorso a far crescere nel 1971 il fatturato estero della società del 38%. Un aumento superiore a quello dell'anno precedente (32,7% contro 24%) hanno segnato gli ordini acquisiti all'estero dalle aziende meccaniche: tutti i comparti hanno denunciato progressi ma soprattutto quello aerospaziale (per gli sviluppi della commessa DC 10) quello termoelettronucleare dei grandi motori navali e, fra le aziende varie, la WAGISPA, le cui forniture nel campo delle valvole per usi chimici e petrolchimici si sono più che quadruplicate.

Praticamente stazionario, dopo la vivace espansione del 1970, è risultato il fatturato estero dell'elettronica (37 miliardi) sul quale hanno inciso soprattutto gli effetti del negativo andamento del mercato dei componenti.

Lo sviluppo segnato dai cantieri navali segue al modesto fatturato estero del 1970 e riflette sostanzialmente il maturare di rate di prezzo su commesse slittate dall'esercizio precedente a causa delle tensioni sindacali; gravissima è peraltro la drastica riduzione da 70 a 34 miliardi degli ordini, ricollegabile all'esaurirsi della fase espansiva della domanda mondiale.

Si rileva ancora la crescita delle esportazioni delle aziende alimentari (+9,7%) il cui ammontare, unito a quello più consistente del fatturato delle loro consociate estere, ha superato i 30 miliardi con un incremento del 14,2% circa sul 1970.

Dopo la flessione del 28,2% registrata nell'esercizio precedente, le vendite all'estero delle « aziende varie » hanno ripreso a progredire (+20,5%), grazie soprattutto all'attività della SIRTI, cui è attribuibile circa la metà dell'aumento nel 1971.

L'esame delle vendite all'estero del gruppo per aree geografiche di destinazione mostra la costanza, rispetto al 1970, dell'elevata aliquota delle esportazioni verso i paesi dell'Europa Occidentale (53%, con una crescita peraltro del peso della CEE dal 35% al 38%); in espansione anche le aliquote assorbite dall'Europa Orientale (dall'8% al 9%) e dall'America Latina (dal 7% all'8,4%); in flessione, per contro, l'incidenza delle altre aree: il Nord America dal 12% al 10,7%, dopo la crescita del 1970, ed i mercati dell'Asia ed Africa dal 20% al 18,7%.

Come noto l'analisi del fatturato estero del gruppo viene limitata al comparto manifatturiero, non essendo disponibili per le compagnie di navigazione marittima ed aerea — particolarmente attive all'estero — dati statistici sufficientemente significativi, stante la facoltà per gli utenti stranieri del servizio di regolare in lire il pagamento delle tariffe di trasporto.

#### d) Settore bancario

L'attività delle banche italiane nel 1971 è stata caratterizzata dal persistere di una elevata liquidità alla quale hanno concorso, da un lato, l'abbondante afflusso di nuovi depositi e, dall'altro, il ristagno della domanda di credito, che solo negli ultimi mesi dell'anno ha dato qualche segno di ripresa. Il sistema bancario ha visto accrescersi del 18% la raccolta in lire dalla clientela e del 12,9% gli impieghi in lire e



in valuta sull'interno (+16,1% e +13,8%, rispettivamente, nel 1970); il rapporto fra impieghi e raccolta è così sceso di 2,8 punti, portandosi alla fine del 1971 al 64,8%. In tale situazione avrebbe dovuto delinarsi un abbassamento dei tassi passivi, anche nel quadro del nuovo accordo interbancario entrato in vigore agli inizi dell'anno; tuttavia, dopo la pausa estiva, il riaccendersi della concorrenza tra le banche ha portato a disattendere tale accordo con il risultato che, da un lato, i tassi passivi hanno ripreso a salire e, dall'altro, quelli attivi a discendere anche per la riduzione intervenuta in due riprese nel tasso ufficiale di sconto e in quello sulle anticipazioni.

Presso le tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — i depositi e i conti correnti in lire della clientela hanno raggiunto, alla fine dell'esercizio in esame, gli 8.426 miliardi, con un aumento sul 1970 del 16,3%; gli impieghi in lire e in valuta sull'interno, saliti a 6.347 miliardi, hanno, invece, visto limitato il loro incremento al 9,5%; alla fine del 1971, pertanto, il rapporto fra impieghi e raccolta da clienti risultava per le tre banche del 75,3%, livello notevolmente superiore a quello medio del sistema bancario, ma inferiore di 4,7 punti a quello di un anno prima.

Nonostante le difficoltà conseguenti alle note vicende monetarie internazionali, il lavoro con l'estero ha segnato ancora sensibili progressi.

Sul piano dell'organizzazione in Italia, il *Banco di Roma* ha acquisito i pacchetti di controllo di cinque banche nella regione pugliese e nel napoletano (*Banca di Andria*, *Banca Fasanesa*, *Banca Agricola e Commerciale di Altamura*, *Banca Agricola e Industriale di Gioia del Colle* e *Società Bancaria Napoletana*) ed il *Credito Italiano* ha incorporato la *Banca di Mondovì C. G. Battaglia e C.*

Per quanto attiene all'organizzazione all'estero, la *Banca Commerciale Italiana* ha trasformato in filiale il suo ufficio di rappresentanza a Londra ed ha aperto una filiale a Singapore; il *Credito Italiano* è entrato a far parte del gruppo ORION, affiancandosi ad altre quattro banche estere di primaria importanza, cui recentemente se ne è aggiunta una quinta; il *Banco di Roma* ha concluso un importante accordo di cooperazione con il *Crédit Lyonnais* e la *Commerzbank* ed ha trasformato in filiale il suo ufficio di rappresentanza a San Francisco.

I risultati economici sono stati in complesso soddisfacenti: i maggiori proventi della gestione del denaro, determinati dall'ampliamento della base di lavoro, e l'accresciuto gettito dell'attività di intermediazione hanno sopravanzato gli aumenti delle spese generali di amministrazione (considerando anche che il personale è aumentato nell'anno di 1.093 addetti ed ha raggiunto un totale di 31.565 persone) e del carico tributario; ciò ha consentito di effettuare congrui accantonamenti, di accrescere, sia pure moderatamente, gli stanziamenti alle riserve ufficiali e di mantenere invariati nell'8,5% i dividendi.

È proseguito anche nel 1971 lo sviluppo dell'attività della *Mediobanca* nel settore del credito a medio termine: i depositi vincolati e i conti correnti — come sempre acquisiti in massima parte tramite gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale — hanno toccato alla fine dell'esercizio i 1.302 miliardi, con un incremento

pari al 18,6%; ancora più rilevante la dinamica degli impieghi, che, raggiungendo i 1.252 miliardi, sono aumentati del 21,2%. Nel corso dell'anno la *Mediobanca* ha diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 340 miliardi e consorzi di garanzia di aumenti di capitale per 8 miliardi. L'utile di bilancio al 30 giugno 1971 ha messo in grado di distribuire un dividendo dell'11%, come nell'esercizio precedente.

Il *Credito Fondiario S.p.A.*, che ha continuato a beneficiare della più completa assistenza delle tre banche di interesse nazionale, ha erogato nel 1971 nuovi mutui per 127,6 miliardi: le cartelle in circolazione sono salite alla fine dell'anno a 583 miliardi, con un aumento del 17,6% sul 1970; la remunerazione del capitale sociale è rimasta invariata nell'8,5%.

Per il *Banco di Santo Spirito*, anche il 1971 è stato un anno di notevole espansione: la raccolta complessiva ha raggiunto gli 867 miliardi, con un incremento del 21,9%; gli impieghi verso la clientela, a loro volta, sono saliti a 510 miliardi (+29,7%). Sotto il profilo economico, i risultati sono stati migliori di quelli, già soddisfacenti, del 1970: è stato pertanto possibile effettuare più larghi accantonamenti, accrescere lo stanziamento alla riserva ordinaria ed aumentare dall'8,5% al 10% la misura del dividendo. Riconosciuta l'opportunità di adeguare i mezzi propri del Banco alla massa dei mezzi di terzi da esso amministrata, è stato deliberato l'aumento a pagamento del capitale sociale da 8 a 16 miliardi.

#### e) Ricerca

La situazione in cui le aziende hanno sviluppato la loro attività di ricerca si è fatta ancor più difficile nel corso del 1971. Ciò non solo per il nuovo incremento del costo del personale (che più di tutto incide su questo tipo di attività) e per l'andamento economico e le condizioni operative generalmente sfavorevoli delle aziende, ma anche per l'aggravamento delle carenze e disfunzioni di quell'ampio contesto, comprendente università ed enti pubblici di ricerca, che costituisce l'indispensabile economia esterna della ricerca svolta dall'industria. Si rileva, tra l'altro, che l'esigenza, pur avvertita dal governo, di allargare l'area di intervento ed accrescere le risorse dell'apposito Fondo IMI non è stata soddisfatta a motivo dello scioglimento anticipato del Parlamento.

In questo quadro, le aziende del gruppo hanno portato avanti i programmi, definiti negli esercizi precedenti, sui temi in buona parte già illustrati nella relazione dello scorso anno.

Al riguardo merita menzione, nel settore siderurgico, il *Centro Sperimentale Metallurgico* (CSM), soprattutto per i progressi compiuti nella messa a punto del convertitore rotante per la produzione di acciaio (ROTOVERT), progetto che fruisce di un finanziamento del Fondo IMI; attività di ricerca, accompagnata dalla organizzazione di seminari di aggiornamento per tecnici del gruppo, è stata svolta anche in relazione al tema dell'inquinamento atmosferico. I costi sostenuti nel 1971

per l'esercizio del Centro sono stati pari a 5,4 miliardi; a fine anno il personale era di 531 addetti. Si ricorda altresì che presso l'*Italsider* di Cornigliano è in costruzione la stazione sperimentale ghisa gestita dal CSM ed è in corso, tra l'altro, uno studio sulla cokefazione finanziato dal Fondo IMI.

Nel settore meccanico l'ASGEN ha ampliato il laboratorio centrale, che è ormai tra i più attrezzati nell'ambito dell'industria elettromeccanica italiana: l'azienda potrà così dare nuovo impulso al processo di autonoma innovazione, come nei campi dei superconduttori (studio finanziato dal Fondo IMI) e dei motori per ultracentrifughe per l'arricchimento dell'uranio. L'*Italtrafo*, da parte sua, ha definito impegnativi progetti da svolgere soprattutto nel campo delle altissime tensioni.

L'*Ansaldo Meccanico Nucleare* ha sviluppato la sua ricerca nei settori delle caldaie e turbine e delle centrali complete tradizionali e nucleari (in relazione anche alla realizzazione della IV centrale nucleare dell'ENEL). Per la *Progettazioni Meccaniche Nucleari* si rileva che la possibilità di accrescere il proprio intervento nel campo dei reattori di tipo avanzato è subordinata ad una operativa ripartizione di compiti e ad una più stretta collaborazione fra le forze nazionali, secondo le linee approvate dal CIPE nel corso del 1971.

Anche in campo aeronautico l'attività di sperimentazione comportata dagli impegnativi programmi della *Aeritalia* resta condizionata dalla creazione del centro di ricerca aeronautico e, più in generale, dalla sollecita attuazione dei necessari interventi finanziari pubblici.

Nel settore elettronico, oltre alla sempre intensa attività della *Selenia*, va sottolineato il regolare avanzamento del progetto PROTEO (sistema integrato di comunicazione a divisione di tempo) condotto dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, in collaborazione con ATES, CSELT e SIP; nell'ambito di tale progetto, finanziato dal Fondo speciale per la ricerca dell'IMI, si prevede nel 1972 la sperimentazione del prototipo di centrale « terminale ». Il CSELT, d'altro lato, ha iniziato, insieme a numerosi altri organismi di ricerca, una collaborazione con il Centro Onde Millimetriche di Bologna nel campo della trasmissione mediante le guide d'onda e ha sviluppato gli studi relativi all'impiego di fibre ottiche per collegamenti ad altissimo numero di canali, mentre ha iniziato la sperimentazione di un « gruppo speciale » per nuovi servizi telefonici da offrire alla clientela, basato sulla tecnica di commutazione a divisione di tempo PCM. Nel ramo dei componenti, a seguito del recente ingresso nel gruppo della *Società Generale Semiconduttori*, è stato avviato lo studio, che dovrebbe concludersi nell'anno in corso, volto a coordinare e integrare i programmi di ricerca di questa azienda con quelli dell'ATES *Componenti Elettronici*. Nell'importante campo delle telecomunicazioni spaziali, numerose aziende del gruppo STET (*Selenia*, *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, ELSAG e *Telespazio*) e della *Finmeccanica* (OTO-Melara) sono impegnate nel progetto nazionale SIRIO, gestito dal CNR, che tuttavia sta segnando ritardi per intralci di natura burocratica. Carattere di ricerca ha anche in parte l'attività dell'*Italsiel* nel senso dell'identificazione di tecniche richieste dai sistemi informativi di grandi dimensioni e per la soluzione di problemi nuovi per il nostro Paese.

La tabella V riporta la consistenza del personale e l'ammontare delle spese correnti assorbite dalla ricerca nel 1970 e 1971 e le previsioni per il 1972; si rileva che, nell'esercizio in esame, in confronto al 1970, il personale addetto è aumentato del 15% e le spese correnti del 23%.

Gli investimenti per impianti e attrezzature sono stati, sempre nel 1971, dell'ordine di 8 miliardi, concentrati per oltre la metà nel settore elettronico e delle telecomunicazioni.

**Tabella V - Personale e spese di ricerca e sviluppo del gruppo nel 1970, 1971 e previsioni per il 1972**

	1970	1971 (preconsuntivo)	1972 (previsioni)
Personale tecnico impiegato nella ricerca (unità equivalenti a tempo pieno)	4.810	5.530	6.000
di cui: ricercatori	1.250	1.430	1.580
Spese correnti (miliardi di lire) (a)	48,0	58,9	68,5

(a) Spese per personale, materiali, ammortamenti, spese generali e per ricerche affidate a terzi: queste ultime ammontano a circa 1,5 miliardi in ciascuno dei tre anni considerati.

Merita di essere segnalato che, nello scorso anno, l'insieme delle spese (correnti e per investimenti) effettuate dal gruppo rappresentano quasi i tre quarti di quelle totali delle aziende a partecipazione statale e poco meno di un quinto di quelle dell'industria nazionale.

A livello IRI è stato avviato un repertorio di programmi per elaboratore di calcolo tecnico-scientifico, che sarà aperto a tutte le aziende nazionali interessate, evitando duplicazioni di sforzi e favorendo scambi di esperienze; va infine ricordato che l'IRI ha aderito all'Istituto internazionale per la gestione della tecnologia di Milano e che ha organizzato, presso l'IFAP, quattro seminari residenziali su questi argomenti per propri dirigenti di laboratori di ricerca.

### f) Occupazione e problemi del lavoro

L'occupazione complessiva nelle aziende del gruppo è aumentata nel 1971 di oltre 31.000 persone (v. tabella VI). In senso assoluto si tratta di un nuovo massimo, mentre l'incremento percentuale, pari all'8,3%, è solo di poco inferiore alla punta registrata nel 1970 (+ 8,9%), saggio che supera largamente, per il secondo anno consecutivo, la dinamica dell'occupazione nei settori corrispondenti su scala nazionale: nel complesso dell'industria manifatturiera, dei trasporti e comunicazioni, delle costruzioni e del credito l'occupazione nel 1971 è infatti aumentata di non più del 2% (2,6% nel 1970). Tre quarti dell'incremento totale (24 mila addetti) è stato assorbito dalle aziende manifatturiere, il cui personale è cresciuto dell'11%, espansione peraltro minore di quella prevista dato che, soprattutto presso l'*Alfa*

Tabella VI - Occupazione nelle aziende IRI alla fine degli anni 1970-1971 (a)  
(migliaia di unità)

Settori	Personale dipendente al		Variazioni rispetto al 1970	
	31-XII-1970	31-XII-1971	assolute	percentuali
<i>Manifatturieri</i>				
Siderurgia	80,3	87,7	+ 7,4	+ 9,2
Cemento	2,1	2,1	—	—
Meccanica	66,5	75,1	+ 8,6	+12,9
Elettronica	26,8	32,1	+ 5,3	+19,8
Costruzioni e riparazioni navali	19,1	19,7	+ 0,6	+ 3,1
Alimentari (b)	15,1	16,5	+ 1,4	+ 9,3
Altri	12,1	12,9	+ 0,8	+ 6,6
<b>Totale</b>	<b>222,0</b>	<b>246,1</b>	<b>+24,1</b>	<b>+10,9</b>
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	53,5	56,9	+ 3,4	+ 6,4
Trasporti marittimi	13,3	13,3	—	—
Trasporti aerei	15,9	16,5	+ 0,6	+ 3,8
Radiotelevisione (c)	12,3	12,2	— 0,1	— 0,8
Altri	4,6	5,3	+ 0,7	+15,2
<b>Totale</b>	<b>99,6</b>	<b>104,2</b>	<b>+ 4,6</b>	<b>+ 4,6</b>
<i>Infrastrutture e costruzioni</i>				
Autostrade e altre infrastrutture	4,2	4,7	+ 0,5	+11,9
Costruzioni	13,3	14,1	+ 0,8	+ 6,0
<b>Totale</b>	<b>17,5</b>	<b>18,8</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>+ 7,4</b>
<i>Banche</i>				
	35,0	36,3	+ 1,3	+ 3,7
<b>Totale aziende</b>	<b>374,1</b>	<b>405,4</b>	<b>+31,3</b>	<b>+ 8,4</b>
<i>IRI e Finanziarie</i>				
	1,3	1,3	—	—
<b>Totale generale</b>	<b>375,4</b>	<b>406,7</b>	<b>+31,3</b>	<b>+ 8,3</b>

(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 1970 rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione sono dovute oltre che ai successivi accertamenti, all'esclusione in tale anno, per omogeneità di confronto con il 1971, delle società *Breda Siderurgica* e *Nuova S. Giorgio* di Genova, non facenti più parte del gruppo e alla inclusione delle società *Innocenti Meccanica*, *ELETAR*, divisione aviazione ex *Fiat* apportata all'*Aeritalia*, *Società Generale Semiconduttori*, *Star*, *Condotte d'Acqua* e banche minori. È incluso il personale all'estero dipendente dalle società del gruppo *Finmare*, dall'*Alitalia*, dall'*Italcable*, dalle *Condotte d'Acqua*, dalla *Società Generale Semiconduttori*, dalla *SIRTI* e da altre, pari complessivamente a 9,9 migliaia nel 1970 e a 10,3 migliaia nel 1971.

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

(c) È incluso il personale fuori organico occupato con contratti a termine e pari, mediamente, a 1.457 nel 1970 e a 643 nel 1971.

Romeo, le agitazioni sindacali hanno ritardato il processo di formazione di nuove forze di lavoro ed ostacolato il meccanismo delle assunzioni. In valore assoluto, gli aumenti più cospicui si sono avuti nel settore meccanico (8.600 addetti, pari al 12,9%) seguito dalla siderurgia (7.400, pari al 9,2%) e dall'elettronica (5.300, pari al 19,8%).

Lo sviluppo degli organici è ovviamente influenzato dalla riduzione degli orari di lavoro, gradualmente attuata secondo quanto previsto dai contratti collettivi del 1969, come pure dalla flessione della produttività per dipendente.

Presso le aziende di servizi, l'aumento del personale, 4.600 addetti pari al 4,6%, è attribuibile per tre quarti alle telecomunicazioni (3.400 addetti).

Di 1.300 dipendenti è aumentato il personale del settore autostrade, altre infrastrutture e costruzioni e pure di 1.300 quello delle banche.

Nell'insieme, alla fine del 1971, il personale del gruppo sommava ad oltre 406 mila addetti di cui circa 246 mila (60%) nel settore manifatturiero, 104 mila (26%) in quello dei servizi, i restanti 56 mila (14%) nelle infrastrutture e costruzioni, nelle banche e presso l'Istituto e le società finanziarie.

La dinamica dell'occupazione ha contribuito a mantenere elevata la mobilità del personale (v. tabella VII) per quanto riguarda le variazioni in entrata; sulla

Tabella VII - Ricambio del personale in alcune aziende del gruppo negli anni 1969, 1970 e 1971 (a)  
(in percentuale dell'occupazione media annua)

Qualifica	1969	1970	1971 (prov.)
<i>Entrate</i>			
Dirigenti e impiegati	13,2	15,8	13,7
Intermedi e operai	12,9	17,7	15,9
<i>Totale</i>	13,0	17,1	15,2
<i>Uscite</i>			
Dirigenti e impiegati	7,2	6,9	5,1
Intermedi e operai	8,5	8,6	7,6
<i>Totale</i>	8,1	8,1	6,8
<i>Variazioni nette</i>			
Dirigenti e impiegati	+6,0	+8,9	+8,6
Intermedi e operai	+4,4	+9,1	+8,3
<i>Totale</i>	+4,9	+9,0	+8,4

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

mobilità di uscita, inferiore a quella del biennio precedente, ha invece influito l'affievolirsi della domanda di manodopera sul mercato del lavoro.

Il costo globale del lavoro (1) per l'intero gruppo (v. tabella VIII) ha raggiunto i 1.786 miliardi, con un incremento del 16% sul 1970 (47,1% sul 1969); il costo per dipendente è salito da 4,3 a 4,6 milioni circa, con un incremento del 7,5% (26,1% sul 1969). Tale espansione ha interessato in special modo le aziende manifatturiere, che nel biennio hanno registrato un incremento del 59,1% del costo complessivo del lavoro (contro il 37,5% per le aziende di servizi e le banche) e del 31,8% del costo unitario (contro il 23,7% di servizi e banche).

Tabella VIII - Costo del lavoro nelle aziende del gruppo negli anni 1969, 1970 e 1971

	1969	1970	1971	Variaz. % 1971 su 1970	Variaz. % 1971 su 1969
	<i>(dati provvisori)</i>				
<i>Ammontare complessivo annuo (L.miliardi)</i>					
Retribuzioni	906,0	1.156,2	1.324,8	+14,6	+46,2
Oneri sociali	308,6	383,9	461,3	+20,2	+49,5
<b>Totale</b>	<b>1.214,6</b>	<b>1.540,1</b>	<b>1.786,1</b>	<b>+16,0</b>	<b>+47,1</b>
di cui:					
Aziende manifatturiere	537,5	718,1	855,1	+19,1	+59,1
Servizi e Banche	677,1	822,0	931,0	+13,3	+37,5
<i>Importo medio annuo pro capite (L.migliaia)</i>					
Retribuzioni	2.753	3.252	3.453	+ 6,2	+25,4
Oneri sociali	938	1.080	1.202	+11,3	+28,1
<b>Totale</b>	<b>3.691</b>	<b>4.332</b>	<b>4.655</b>	<b>+ 7,5</b>	<b>+26,1</b>
di cui:					
Aziende manifatturiere	2.848	3.462	3.754	+ 8,4	+31,8
Servizi e Banche	4.826	5.550	5.971	+ 7,6	+23,7

(a) Dati riferiti al complesso delle aziende appartenenti al gruppo IRI a fine 1971.

Per gli oneri sociali, nel 1971 si è avuto un incremento superiore di qualche punto percentuale a quello delle retribuzioni, ciò che è imputabile all'aumento del massimale per gli assegni familiari che, disposto alla fine del 1970, ha esercitato la sua influenza sull'intero anno.

(1) Più marcata che nell'anno precedente è stata la lievitazione del costo della vita, che ha comportato nove scatti dell'indennità di contingenza, contro otto nel 1970.

L'andamento del 1971 è stato comunque più contenuto di quello del 1970, anno che aveva risentito maggiormente dei contratti nazionali definiti nel 1969; va peraltro osservato che le massicce assunzioni effettuate hanno interessato normalmente personale a livelli iniziali di carriera (e quindi, a più bassi livelli di qualifica e di remunerazione) e che, per altro verso, è cresciuta la quota di occupati nelle regioni meridionali usufruenti di una più elevata fiscalizzazione degli oneri sociali. Una ulteriore spinta ha registrato comunque la contrattazione articolata sul piano aziendale che si è tradotta nella definizione, specie nel settore meccanico, di contratti integrativi spesso assai onerosi, ma che soprattutto ha alimentato (anche nei primi mesi del 1972) una aspra conflittualità sindacale: le ore perdute per sciopero sono state di poco inferiori a quelle del 1970 (circa 7,5, contro 7,8 milioni). In un biennio non caratterizzato dal rinnovamento di importanti contratti nazionali, ci si è mantenuti in tal modo a livelli più che tripli di quelli medi del precedente biennio « intermedio » 1967-68 (2,4 milioni di ore), con l'aggravante che le astensioni dal lavoro hanno assunto vieppiù forme gravemente ostacolanti (a parità di ore scioperate) l'attività produttiva e che si è ancora accentuato — a seguito della parificazione del *trattamento* tra operai e impiegati — il fenomeno delle assenze, aumentate, in confronto alla situazione del 1969, in misura oscillante tra il 30% e il 50%, soprattutto per assenze di breve durata con punte elevatissime in alcuni comparti ed in particolari situazioni locali.

In collaborazione con l'*Intersind* è stata svolta l'attività di assistenza e collegamento nelle trattative per il rinnovamento di 5 contratti collettivi nazionali di categoria e di 2 contratti collettivi aziendali, cui si sono aggiunte 130 vertenze sindacali.

L'impegno dell'ANCIFAP nel campo della formazione delle maestranze, dei tecnici intermedi e superiori e degli istruttori può compendiarsi per il 1971 come segue: a) al livello operai, hanno partecipato ai corsi biennali 1.203 giovani, mentre si sono qualificati e riqualeficati 9.370 adulti; b) al livello tecnici, si sono avuti 1.769 partecipanti ai corsi, di cui 1.084 dipendenti dalle aziende del gruppo e 685 in corsi di pre-inserimento; c) al livello istruttori, infine, 549 elementi hanno partecipato a corsi di formazione o di aggiornamento. Circa i quadri dirigenti, il Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali ha avviato nuove attività di formazione integrata e per singoli settori, mediante lo svolgimento sia di numerosi seminari, di durata limitata, sia di corsi di maggior respiro. I primi hanno riguardato: reclutamento e selezione del personale, normativa dei rapporti di lavoro, economia del lavoro, programmazione delle carriere, programmazione economica aziendale, programmazione degli investimenti industriali, gestione economica e finanziaria delle imprese; i secondi sono stati tenuti su: costi e loro previsione, simulazioni di gestione, modelli di regressione tecniche statistiche per il controllo delle qualità del prodotto e dell'affidabilità dell'impianto, direzione della ricerca e sviluppo. In complesso, l'attività formativa svolta presso il Centro ha interessato nel 1971 1.665 persone, quella svolta presso le aziende 1.202 persone; le settimane di docenza sono state complessivamente 262.



Per il decimo anno consecutivo è stato effettuato il corso di perfezionamento per quadri tecnici di paesi in via di sviluppo. Ad esso hanno partecipato complessivamente 119 borsisti, di cui 108 assegnatari di borse IRI e 11 di borse concesse dal Ministero degli affari esteri: dei partecipanti, 33 provenivano dall'Africa, 50 dalla America Latina, 21 dall'Asia e 15 dall'Europa. È ulteriormente migliorato il livello qualitativo dei partecipanti, i quali esercitano nelle aziende di provenienza funzioni di responsabilità, in prevalenza nelle banche, nella meccanica ed elettromeccanica, nella radiotelevisione, nella siderurgia, nelle telecomunicazioni e nei trasporti aerei. È stato altresì organizzato, per invito del nostro Governo, un « corso per dirigenti dei servizi di riparazione e manutenzione » finanziato dall'Organizzazione delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Industriale (UNIDO), che ne ha commesso la realizzazione all'IRI.

È stato anche effettuato a cura del Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali, un corso per funzionari dell'Institut Portefeuille della Repubblica dello Zaire. Per lo stesso Zaire l'ANCIFAP ha organizzato corsi per operai, con la partecipazione di 22 persone.

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

### g) Andamento finanziario

L'esercizio 1971 è risultato particolarmente impegnativo per quanto riguarda la gestione finanziaria del gruppo: nel suo insieme lo sviluppo dei programmi delle aziende ha infatti determinato un fabbisogno finanziario pari a 1.443,3 miliardi, superiore del 37,7% a quello già notevole di 1.048,5 miliardi del 1970. L'incremento di 394,8 miliardi è dovuto in massima parte (83,9%) ai maggiori investimenti in impianti e partecipazioni, accresciutisi di 331,3 miliardi.

Alla copertura di tale ingente fabbisogno — esposto alla tabella IX — ha concorso per 280 miliardi l'autofinanziamento, il cui apporto, essendo aumentato solo di poco rispetto al 1970 in valore assoluto, è sceso percentualmente fra i due esercizi dal 25,5% al 19,4%: è quindi continuata quella anomala insufficienza di risorse interne di cui le aziende del gruppo soffrono a causa della caduta della propria redditività e della contemporanea forte espansione degli investimenti e, quindi, dei fabbisogni finanziari. L'apporto dello Stato al fondo di dotazione dell'Istituto è stato di 225 miliardi ed ha così contribuito alla copertura del fabbisogno del gruppo nella misura del 15,6%, contro il 7,6% del 1970; tenuto conto delle date di incasso delle quote di aumento del fondo di dotazione (1) nel 1971, la giacenza media è stata di circa 90 miliardi.

---

(1) I 225 miliardi di aumento sono stati incassati alle seguenti date:  
il 13 maggio 100 miliardi (legge 1252 del 1967); il 23 agosto 5 miliardi (legge 184 del 1971);  
il 17 novembre 120 miliardi (legge 547 del 1971).

**Tabella IX - Copertura del fabbisogno finanziario del gruppo (IRI e aziende) negli anni 1970 e 1971**

	L.miliardi		%	
	1970	1971	1970	1971
<i>Autofinanziamento</i>				
(ammortamenti, accantonamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale e ad altri fondi, utili passati a riserva, al netto delle perdite)	267,1	280,2	25,5	19,4
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo dotazione dell'IRI	79,9	225,0	7,6	15,6
<i>Mercato</i>				
Operazioni a media e lunga scadenza (a)	257,0	585,5	24,5	40,6
Operazioni di tesoreria (b)	401,6	317,6	38,3	22,0
Sottoscrizioni di terzi azionisti	10,0	26,5	1,0	1,8
Smobilizzi e utilizzo di altre attività IRI	32,9	8,5	3,1	0,6
<i>Totale mercato</i>	<b>701,5</b>	<b>938,1</b>	<b>66,9</b>	<b>65,0</b>
Totale Stato e mercato	<b>781,4</b>	<b>1.163,1</b>	<b>74,5</b>	<b>80,6</b>
<i>Totale generale</i>	<b>1.048,5</b>	<b>1.443,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Comprendono operazioni in divisa per un controvalore di 186,8 miliardi nel 1970 e 75,4 miliardi nel 1971.

(b) Variazioni dell'indebitamento a breve e delle disponibilità, ivi inclusi debiti in divisa nel 1970 per 49,9 miliardi; nel 1971 si è registrato invece un rimborso di 28,9 miliardi.

Dato l'andamento degli apporti rispettivi dell'autofinanziamento e dello Stato, l'ammontare di nuovi mezzi liquidi attinti sul mercato dal gruppo è pertanto salito di oltre un terzo, raggiungendo i 938,1 miliardi, pari al 65% del fabbisogno complessivo, a fronte del 66,9% dell'esercizio precedente.

Contrariamente a quanto avvenuto nel 1970 — anno nel quale il gruppo fece ricorso, in misura prevalente e considerevole, alle operazioni di tesoreria — nell'esercizio in esame il maggiore gettito è stato fornito dalle operazioni a media e lunga scadenza, quasi raddoppiate in valore assoluto (da 257 a 585,5 miliardi): il loro apporto percentuale è in conseguenza salito al 40,6%; le operazioni di tesoreria hanno invece concorso in misura più limitata alla copertura del fabbisogno, essendosi ridotte dal 38,3% al 22% del totale, ciò che denota un miglioramento della struttura finanziaria del gruppo. Per quanto riguarda in particolare le operazioni in divisa, si osserva che nel 1971 esse sono state nell'insieme limitate, anche in relazione alle note vicende monetarie internazionali: si sono infatti ottenuti 75 miliardi con operazioni a media e lunga scadenza a fronte di 187 miliardi nel 1970, mentre — d'altra parte — si sono rimborsati 29 miliardi di debiti di tesoreria rispetto ad una provvista di circa 50 miliardi nell'esercizio precedente.

Le altre voci (sottoscrizioni di terzi azionisti, smobilizzi e utilizzo di altre attività) hanno fornito nel complesso 35 miliardi.

## h) Risultati economici

Sul complesso dei risultati economici conseguiti nel 1971 dalle aziende del gruppo hanno negativamente influito alcuni elementi che, pur nel variare delle singole situazioni aziendali, presentano caratteri di generalità e che è quindi utile ricordare preliminarmente.

Vi è in primo luogo un generale rallentamento nei ritmi di espansione dell'economia mondiale, che si è riflesso sia sulla situazione del mercato interno, sia sulle condizioni alle quali l'ulteriore sviluppo delle esportazioni ha potuto aver luogo; vi è il fatto che parte dell'imponente programma di investimenti avviato negli scorsi anni comincia a giungere a compimento dando con ciò inizio alla difficile fase di messa in esercizio; vi sono gli oneri delle operazioni di incorporazione, di fusione, di trasferimento di unità da una finanziaria all'altra, operazioni attraverso le quali il gruppo assume strutture più conformi alla odierna realtà dell'economia nazionale e internazionale; vi sono gli squilibri determinati dai contratti di lavoro degli scorsi anni, squilibri superabili solo con aumenti di produttività che non possono essere conseguiti che con gradualità; vi è, infine, l'avversa congiuntura sindacale che ritarda il raggiungimento di nuovi equilibri aziendali e addirittura, in non pochi casi, non permette ancora di avvicinarvisi. Quest'ultimo aspetto va ora considerato essendo stati gli altri già esaminati in altre parti della presente relazione.

La difficile situazione sindacale ha ovviamente pesato in misura più rilevante sull'andamento del settore manifatturiero e da questo si inizierà quindi l'esame. Si ricorda al riguardo che nel concludere la relazione sul bilancio dell'IRI per l'esercizio 1970, si osservava come l'anno fosse terminato con un lascito di incertezze e di delusioni maggiori di quelle registrate al suo inizio, a conclusione del travagliato autunno del 1969 (1).

Si deve ora constatare che da quel tempo la situazione di conflittualità sindacale non è mai cessata; lo stato di incertezza rilevato or è un anno si è quindi ancor più aggravato. L'azione di fronte alla quale ci si è trovati è stata dura in termini contrattuali, con richieste spesso incompatibili con le possibilità dell'esercizio aziendale; talvolta violenta quanto ai metodi di azione, tanto da creare, in non pochi casi, un clima di intimidazione ed un preoccupante deterioramento della funzione di guida e di controllo dei capi di ogni ordine; in generale lesiva del potenziale economico-produttivo delle imprese, a causa delle tecniche di agitazione adottate. Queste sono state infatti spesso attuate con modalità tali da bloccare sostanzialmente la produzione, pur con la presenza al lavoro della maggior parte dei dipendenti.

---

(1) Quanto avverse siano state le condizioni in cui l'esercizio 1970 si svolse trova conferma, sul piano nazionale, nell'indagine apparsa dopo qualche mese sul campione di 520 imprese censite dalla *Medio-banca*: nel 1970, la somma algebrica dei risultati economici presentava infatti, per la prima volta, un segno negativo.

A queste forme di agitazione si sono aggiunti il rifiuto di prestazioni in orario straordinario e la limitazione del lavoro su più turni, ciò che priva l'azienda di ogni elasticità operativa, proprio quando essa è più richiesta per porre riparo agli scompensi determinati dalle stesse agitazioni.

Un altro pesante motivo di turbamento è poi insorto con l'estensione presa dal fenomeno dell'assenteismo, estensione connessa con la nuova normativa che prevede la piena retribuzione delle brevi assenze per malattia in una situazione di pratica impossibilità di controllare lo stato di malattia degli assenti: la natura del fenomeno è chiaramente indicata, oltre che dal suo anormale aumento, dal fatto che nel primo e nell'ultimo giorno lavorativo della settimana e in quelli cadenti tra festività infrasettimanali le assenze sono giunte in alcuni casi fino al 30%-40% degli addetti; insorgono così spesso oneri che vanno al di là della mancata produzione del personale assente, dato che viene sconvolta la programmazione del lavoro e si rende necessario improvvisare una redistribuzione dei compiti che erano stati assegnati, disattendendo inevitabilmente ogni razionalità di tecnica operativa.

Motivo di grave preoccupazione è altresì lo spreco, a tutti i livelli, di energie direzionali e la loro distrazione dagli specifici compiti da svolgere: vengono infatti meno le basi per l'applicazione delle moderne tecniche di conduzione aziendale, tecniche che sono fondate su relazioni quantitative intercorrenti fra i fenomeni aziendali e fra questi e determinati fatti extraziendali. Si pensi alle tecniche per la gestione delle scorte, per la determinazione dei lotti economici di produzione, per il livellamento del carico di lavoro: modelli accuratamente predisposti per una economica gestione perdono ogni razionalità e divengono inutilizzabili, sì che numerose decisioni devono essere prese giorno per giorno sulla base dell'« intuito » del singolo dirigente. Al limite vengono a cadere le condizioni stesse richieste per la formulazione del programma aziendale, mancando la possibilità di prevedere con fondamento le condizioni nelle quali potrà svolgersi l'esercizio.

Gli effetti prodotti da questo stato di cose sono tanto più rilevanti nelle strutture produttive basate, come è il caso delle aziende del gruppo, sull'utilizzo di costose immobilizzazioni: sono strutture che, diminuendo la fatica dell'uomo, conseguono, se pienamente utilizzate, gli alti livelli di produttività imposti dai crescenti costi del lavoro e dalla concorrenza internazionale; ma ciò va pressoché interamente perduto se, per fatti non prevedibili anche di lieve entità, se ne rende impossibile un esercizio continuo ed ordinato. Tali strutture non posseggono, in altri termini, un'elasticità sufficiente ad assorbire scompensi di una certa entità tra lo svolgimento dell'una e dell'altra operazione: la crisi in una fase del ciclo può paralizzare sezioni estese dell'impianto e dar luogo a cadute di produzione e quindi a perdite rilevanti (1).

---

(1) La vulnerabilità di un esercizio che, a seguito dei processi di modernizzazione, si caratterizzi per gli alti costi fissi, è indicata dai due seguenti esempi. Nella *Italsider* i costi fissi, inclusa la remunerazione del capitale investito, sono dell'ordine di 40.000 lire per ogni tonnellata di produzione a regime; poiché la società, dall'autunno del 1969 a tutto il 1971, ha diminuito, per effetto diretto o indiretto delle agitazioni, la produzione di circa 4 milioni e mezzo di tonnellate di acciaio, è mancata la copertura di costi fissi per un importo, ante oneri di imposta, di 180 miliardi di lire. L'*Alfa Romeo*, per la quale l'ammontare dei costi fissi è valutabile attorno alle 450 mila lire per vettura, ha subito nel triennio 1969-71 una perdita di produzione, per le medesime cause, dell'ordine di 90 mila vetture; l'aggravio dei conti economici è stato quindi, sempre ante oneri di imposta, dell'ordine di 40 miliardi di lire.

In una simile situazione viene paradossalmente a cadere la convenienza di investimenti volti ad aumentare la produttività: strutture relativamente antiquate, in quanto meno rigide, possono infatti essere condotte con minori perdite, se sfruttate nelle condizioni in cui si è svolto l'esercizio negli ultimi due anni.

A motivo di questo insieme di circostanze, costo e produttività del lavoro hanno avuto spesso, ad onta degli investimenti effettuati, andamenti opposti anziché paralleli; basti far presente che mentre il costo del lavoro è aumentato nell'industria italiana con un ritmo superiore a quello mediamente registrato nell'area comunitaria, la produttività, già inferiore a quella degli altri paesi della CEE, si è in taluni casi ridotta, anche notevolmente.

È infine da ricordare che guasti di impianti, ritardi sulle consegne ed altri effetti prodotti dal descritto stato di cose si protraggono talvolta, e in misura rilevante, oltre il periodo nel quale il turbamento è avvenuto (1). Fra i riflessi che incidono sullo sviluppo a più lungo termine delle aziende va in particolare ricordato il freno derivante all'attività di ricerca e quindi al processo di innovazione, a causa sia della decurtazione delle risorse interne fornite dall'autofinanziamento, sia della menomazione, di cui si è detto, delle funzioni direzionali.

I risultati economici del settore manifatturiero per il 1971 (ancorché non definitivi per il protrarsi delle assemblee sociali a tutto giugno) sono riportati nella tabella X in raffronto con quelli dei tre esercizi precedenti.

Tabella X - Risultati economici del settore manifatturiero

(miliardi di lire)

Settori	1968	1969	1970	1971
Siderurgia	+12,0	+14,6	- 9,7	-44,7
Meccanica (a)	-10,3	-15,5	-15,7	-17,4
Elettronica	- 1,5	- 4,4	- 5,5	- 6,9
Costruzioni e riparazioni navali	- 2,9	-10,7	-14,5	-17,3
Alimentari e agricole	- 0,9	- 0,7	+ 2,6	+ 1,6
Cemento	+ 0,9	+ 0,9	+ 0,7	- 0,7
Altri	+ 1,5	+ 1,6	+ 1,7	- 3,3
	- 1,2	-14,2	-40,4	-88,7

a) Escluse le perdite delle società cedute o in liquidazione, pari a 5,5 miliardi nel 1970 e 2 miliardi nel 1971.

(1) Così presso lo stabilimento di Bagnoli, ove i guasti provocati da precedenti agitazioni e l'impossibilità di ottenere che le necessarie manutenzioni fossero effettuate col normale impegno, hanno causato, rispetto al 1970, una riduzione della produzione di acciaio del 43% nel primo semestre del 1971 e del 38% nel secondo.

A formare i risultati indicati concorrono oneri finanziari per 158 miliardi ed ammortamenti per 140 miliardi, questi ultimi da ritenersi inferiori di circa 25 miliardi a quanto considerato congruo; poichè nell'esercizio 1970 la deficienza era stimata in 14 miliardi, il raffronto dovrebbe effettuarsi tra una perdita di 55 miliardi circa nel 1970 e di 114 miliardi nel 1971. Nel valutare lo scarto tra i due risultati va poi tenuto conto del fatto che il peggioramento di 60 miliardi circa si è prodotto in presenza di un aumento del fatturato da 2.291 a 2.478 miliardi; andrebbero poi messi in conto gli effetti negativi prodotti sulle future gestioni dalla descritta situazione, effetti che andrebbero attribuiti agli esercizi nei quali essi hanno avuto origine.

Nel peggioramento di 60 miliardi avutosi tra il 1970 e il 1971 si sono identificate le seguenti componenti:

Aumento costi del personale (a)	L.miliardi	125
»    ammortamenti	»	14
»    interessi passivi	»	14
	<i>Totale</i>	<u>L.miliardi</u> 153
Aumento valore aggiunto	L.miliardi	93

(a) Nella precedente tabella VIII l'aumento del costo del personale delle aziende manifatturiere nel 1971 risulta di 132 miliardi; la differenza rispetto al dato qui indicato è imputabile all'*Alfasud* non considerata in questa sede in quanto azienda non ancora in esercizio.

L'aumento del costo del personale ha pertanto superato di 32 miliardi quello del valore aggiunto.

Elementi di dettaglio sui risultati dei singoli settori e delle principali aziende sono riportati nell'allegata Relazione sui settori controllati; in questa sede si forniscono solo i dati più salienti.

Il settore *siderurgico* ha più gravemente sofferto della congiuntura e della conflittualità: la perdita è salita da 9,7 a 44,7 miliardi, pur con stanziamenti ai fondi di ammortamento limitati ad 84 miliardi (83 nel 1970), inferiori a quelli tecnico-economici di 23 miliardi (16 nel 1970). Il deficit è dovuto per 28,7 miliardi alla *Italsider*, la cui situazione può essere sinteticamente rappresentata dal fatto che, a fronte di una capacità produttiva effettiva di acciaio di 10,1 milioni di tonnellate, la produzione è risultata di 8 milioni di tonnellate, cioè del 20% inferiore. Si è così rimasti ai livelli del 1968, nonostante che nel triennio successivo siano stati effettuati investimenti in impianti per 600 miliardi e l'occupazione sia aumentata di circa 12 mila addetti; al deterioramento del risultato ha concorso inoltre il fatto che, a causa della situazione congiunturale, mentre i prezzi delle materie prime hanno subito rialzi, i ricavi medi unitari sono andati diminuendo. Rilevanti sono anche i peggioramenti della *Dalmine* (da +0,1 a -2,6 miliardi) che ha risentito della crisi dei principali settori utilizzatori e della conseguente contrazione delle vendite in Italia, nonché della riduzione dei ricavi unitari sulle esportazioni; della

*Terni* (da — 0,4 a — 4,3 miliardi) e della *Terninoss* (da + 1,7 miliardi al pareggio) soprattutto per la contrazione della domanda nel settore degli acciai inossidabili, i cui prezzi hanno segnato una caduta dell'ordine del 25%.

Nel settore *meccanico*, la perdita sale da 15,7 a 17,4 miliardi (prescindendo dall'*Aeritalia*, il cui risultato economico non è qui considerato essendo la società, che ha cominciato ad operare nel 1971, tutt'ora in fase di avviamento). In particolare la situazione di conflittualità ha fortemente inciso sull'attività dell'*Alfa Romeo*, determinando una perdita di produzione di 49.000 autovetture in confronto al programma formulato all'inizio del 1970 e di 15.000 autovetture rispetto a quello riformulato alla fine dello stesso anno, in considerazione delle nuove condizioni di esercizio che si erano determinate. Nonostante l'incremento del fatturato, pari al 22%, l'utile dell'esercizio è rimasto pressochè sugli stessi livelli del 1970 senza che la società abbia potuto procedere ad un più rapido ammortamento degli impianti con un auspicabile rafforzamento della sua struttura patrimoniale. Nel comparto termo-elettronucleare le società *Ansaldo Meccanico Nucleare*, *ASGEN* ed *Italtrafo*, pur registrando una perdita complessiva di 7,4 miliardi, hanno migliorato di un miliardo il complessivo risultato netto grazie alle acquisizioni di lavoro fatte in passato; il miglioramento tuttavia sarebbe stato superiore senza le agitazioni per la contrattazione integrativa e in opposizione alla ristrutturazione del settore. Migliorato è anche l'andamento economico della *Santeustacchio* (che perde tuttavia 2,3 miliardi), come pure della *FMI-Mecfond*, *CMIG*, *SAFOG*, per effetto però di acquisizioni di commesse effettuate nel 1969 e nel 1970 in una situazione di mercato più favorevole. In forte perdita *Termomeccanica* e *Delta* (5,1 miliardi) ed in sensibile peggioramento — ma per cause contingenti — il risultato *OTO-Melara* (—2,7 miliardi).

Il deficit del settore *elettronico*, pari a 5,5 miliardi nel 1970, sale col 1971 a 6,9 miliardi. La principale azienda, la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, ha realizzato un risultato positivo di 0,6 miliardi con un miglioramento di 1,8 miliardi, ma lo sviluppo del fatturato, verificatosi nella misura del 53% circa, avrebbe dovuto consentire un risultato sensibilmente migliore, se la lotta sindacale, che è stata fra le più accese, non avesse determinato una flessione del rendimento del lavoro stimabile intorno al 3%. La *Selenia*, che presenta un disavanzo di 4,7 contro 1,3 miliardi del 1970, non ha potuto svolgere il volume di attività previsto a causa delle agitazioni cui la contrattazione integrativa aziendale ha dato luogo per tutto il primo semestre 1971; è così mancata, tra l'altro, la possibilità di raggiungere l'entità dei ricavi necessari per coprire l'ingente onere per la ricerca, pari al 9% del valore della produzione. La *ATES Componenti Elettronici* e la *Società Generale Semiconduttori*, inoltre, hanno pesantemente risentito dell'aggravarsi della crisi del mercato dei semiconduttori, che ha provocato in tutto il mondo una caduta dei prezzi che non trova riscontro per entità in alcun altro comparto industriale: sono stati così consuntivati nel 1971 risultati negativi per complessivi 1,7 miliardi. In perdita, infine, anche l'*Elsag* e l'*Eltel*.

Le società di *costruzione e riparazione navale* aumentano il loro deficit da 14,5 a 17,3 miliardi, di cui rispettivamente 9,7 e 12 relativi all'*Italcantieri*. Su questo

andamento hanno ancora influito sia il fatto che commesse assunte a prezzi bloccati sono state svolte a costi crescenti, sia il basso grado di utilizzo effettivo dei nuovi grandi e costosi impianti dei quali sono stati recentemente dotati i cantieri del gruppo; detta ridotta utilizzazione è attribuibile al rallentamento verificatosi nei ritmi di avanzamento delle costruzioni conseguente ad irregolarità nell'afflusso di materiali di acquisto, agli insufficienti livelli di produttività, alla rilevanza del fenomeno dell'assenteismo (1).

Nel settore *alimentare ed agricolo*, che fa capo alla SME, l'attività, e quindi i risultati, hanno risentito delle agitazioni effettuate nella fase di punta del ciclo annuale. Nonostante il sensibile aumento delle vendite ed il miglioramento dei ricavi unitari, l'*Alemagna* chiude in pareggio (un dividendo dell'8,5%, come nel 1970, viene comunque corrisposto con prelievo dalle riserve); la *Motta* prevede un sostanziale pareggio, ma riducendo lo stanziamento al fondo ammortamenti; la *Star*, infine, entrata quest'anno a far parte del gruppo e la cui produzione notevolmente diversificata ha avuto un buon sviluppo, conclude l'esercizio con un utile di 2,8 miliardi.

La *Cementir* ha risentito dell'aggravarsi della crisi edilizia: il risultato di esercizio è così passato da un utile di 0,7 miliardi nel 1970 ad una perdita di pari importo nel 1971, anche a seguito dell'aspra lotta sindacale che ha coinvolto gli stabilimenti di Bagnoli e di Taranto.

Nel gruppo delle *altre aziende manifatturiere*, che nel 1971 totalizzano una perdita di 3,3 miliardi contro un utile di 1,7 nel 1970, è da rilevare lo sfavorevole andamento della società *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* e della *Celdit*: il protrarsi della situazione di sovrapproduzione del mercato cartario, con conseguente falcidia dei prezzi, e l'incremento dei costi hanno determinato per le due aziende una perdita complessiva di 3,5 miliardi, contro un modesto utile di 0,3 miliardi nel 1970. La *Monte Amiata*, a sua volta, ha risentito della crisi mondiale della domanda di mercurio, chiudendo in sostanziale pareggio il bilancio 1971, a fronte di un utile di 1,4 miliardi nel 1970.

I risultati delle aziende di servizi (anche in questo caso non ancora tutti definitivi) sono riassunti nella tabella XI, in opportuno raffronto con quelli del 1968, 1969 e 1970.

L'utile del settore delle *telecomunicazioni* si presenta pressoché stazionario nell'importo di circa 34 miliardi: la SIP ha mantenuto invariato il dividendo del 7%, ma con uno stanziamento ad ammortamenti inferiore di 10 miliardi rispetto alle quote tecnico-economiche. I ricavi sono aumentati da 516 a 580 miliardi: la società ha però risentito, in una situazione di tariffe da lungo tempo immutate, sia del mag-

---

(1) Nel cantiere di Castellammare l'assenteismo ha raggiunto il 25% circa delle ore disponibili, il che equivale a dire che per mantenere il livello di produzione di 4 operai il cantiere ne ha dovuti impiegare 5.



Tabella XI - Risultati economici delle aziende di servizi, infrastrutture e costruzioni del gruppo IRI  
(miliardi di lire)

Settori	1968	1969	1970	1971
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	+30,1	+33,7	+34,1	+34,3
Trasporti marittimi	+ 1,4	+ 1,6	- 2,8	- 2,5
Trasporti aerei	+ 3,5	+ 3,3	- 1,7	- 3,8
Radiotelevisione	+ 0,6	+ 0,7	-	-
Altri	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,2	- 0,3
	<u>+36,0</u>	<u>+39,6</u>	<u>+29,8</u>	<u>+27,7</u>
<i>Infrastrutture e costruzioni</i>				
Autostrade e altre infrastrutture	- 0,3	- 0,2	- 0,3	- 0,3
Costruzioni	+ 0,2	+ 0,1	+ 1,2	+ 1,1
	<u>- 0,1</u>	<u>- 0,1</u>	<u>+ 0,9</u>	<u>+ 0,8</u>
<i>Totale</i>	<u>+35,9</u>	<u>+39,5</u>	<u>+30,7</u>	<u>+28,5</u>

gior carico di interessi passivi (da 44,3 a 60,4 miliardi) in connessione con gli investimenti effettuati, sia della lievitazione del costo del personale e delle altre spese di esercizio e di manutenzione.

Nel settore della *navigazione marittima* continua la contrazione del traffico passeggeri transoceanico, solo in parte compensata dalla maggiore attività crocieristica e da sviluppi nei collegamenti mediterranei (traghetti *Tirrenia*): in complesso i proventi sono rimasti stazionari sui 110 miliardi, laddove il costo del personale è aumentato del 15%, con organici invariati attorno ai 13.300 addetti. La perdita netta passa da 2,8 a 2,5 miliardi, essenzialmente per l'intervenuta revisione della sovvenzione per il biennio 1971-72.

Il settore *trasporti aerei* ha risentito anche nel 1971 dello squilibrio tra domanda ed offerta, determinato dall'avvento dei subsonici a grande capacità: tale fenomeno, che ha colpito particolarmente il settore del Nord Atlantico, in cui si svolge quasi il 40% dell'attività *Alitalia*, ha comportato un'ulteriore contrazione dell'utilizzo della capacità disponibile, dal 52,9% del 1970 al 51,5% del 1971. Ciononostante, economie di gestione e qualche miglioramento tariffario, specie sulle linee nazionali, hanno permesso alla compagnia di bandiera, che nel 1970 aveva registrato una perdita di 1,5 miliardi, di conseguire il pareggio nel 1971, con uno stanziamento ad ammortamenti aumentato da 21,2 a 24,7 miliardi. L'ATI pareggia anche nel 1971. È fortemente peggiorato, invece, l'andamento della SAM, che ha registrato una perdita di 3,7 miliardi, su cui hanno inciso, oltre allo stentato sviluppo dei voli a domanda di origine nazionale, alcune minusvalenze di competenza di precedenti esercizi.

La RAI beneficia di un aumento dei ricavi pari al 6%, che consente di assorbire la lievitazione intervenuta nei costi e di chiudere in pareggio il conto economico, limitando tuttavia lo stanziamento al fondo ammortamenti, misura che trova peraltro giustificazione nella larghezza di quelli effettuati negli esercizi precedenti e nell'accurata manutenzione che garantisce il permanere dell'efficienza degli impianti.

Le società operanti nel settore delle *infrastrutture e costruzioni* presentano un utile complessivo di 0,8 miliardi di lire: prosegue il favorevole andamento economico delle aziende (SCAI, ISA e SPEA) controllate dalla *Italstrade*, che ha remunerato il capitale nella misura del 6%; la *Società Italiana Condotte d'Acqua*, la cui attività ha segnato un'ulteriore espansione nonostante la crisi del settore edilizio, registra un utile di 0,9 miliardi di lire, il che permette l'assegnazione di un dividendo invariato dell'11,2%; la *Circumvesuviana*, infine, chiude con una perdita di 0,4 miliardi (0,3 miliardi nel 1970).

Le *aziende di credito*, il cui andamento è stato illustrato nel paragrafo *d*), hanno concluso l'esercizio 1971 con un utile globale di 21,8 miliardi (20,2 nel 1970), dopo avere effettuato accantonamenti ed ammortamenti in misura maggiore che nel passato.

## Bilancio dell'Istituto al 31 dicembre 1971

### a) Stato patrimoniale

Dall'esame dello stato patrimoniale dell'Istituto al 31 dicembre 1971 (v. tabella XII) si rileva che la quasi totalità degli impieghi, pari a 1.512 miliardi, è costituita dalle partecipazioni e dai finanziamenti in aziende in esercizio, ammontanti a tale data a 1.470,9 miliardi a seguito di un incremento netto di 167,7 miliardi nei confronti del 31 dicembre 1970.

Le variazioni che hanno concorso a detto aumento sono analizzate nella tabella XIII da cui appare che i nuovi investimenti (al netto dei rientri) sono stati di 234,4 miliardi, che si sono sostanzialmente concentrati nella siderurgia (per finanziamenti, specie all'*Italsider*), nella meccanica (per finanziamenti all'*Alfasud* ed alla *Finmeccanica* e per la sottoscrizione dell'aumento di capitale di quest'ultima società) nonché nei cantieri navali (soprattutto per gli aumenti di capitale della *Fincantieri* e dell'*Italcantieri*). Nelle aziende bancarie e finanziarie ed in quelle del settore « autostrade, infrastrutture e costruzioni » l'Istituto ha effettuato investimenti per le sottoscrizioni al capitale, rispettivamente, della GEPI e dell'*Italstat*, mentre al settore dei trasporti marittimi sono stati concessi nuovi finanziamenti.

Per quanto attiene ai realizzi, l'importo di maggior rilievo (2,5 miliardi) si riferisce alla cessione alla *Fincantieri* della partecipazione *Grandi Motori Trieste*.

Le svalutazioni di partecipazioni e le remissioni di crediti sono ascese a 62,7 miliardi ed hanno riguardato la *Finmeccanica* per 39,5 miliardi (di cui 23,5 di svalutazioni), il settore cantieristico per 13,9 miliardi di svalutazioni (relative alla *Fincantieri* per 8,2 miliardi, all'*Italcantieri* per 4,7, ai CRDA per 0,6 all'*Ansaldo* per 0,4) e la SPA - Società Finanziaria di Partecipazioni Azionarie per 9,3 miliardi (di cui 6,3 di svalutazioni). Per una metà circa si tratta di perdite emerse in esercizi precedenti nei bilanci *Finmeccanica* e SPA e non recepite nel bilancio dell'Istituto. Dette perdite sono state portate al conto « perdite patrimoniali da regolare » in attesa dell'emanazione del provvedimento legislativo necessario per la loro sistemazione. In proposito si rinvia alle considerazioni esposte al termine del presente paragrafo.

Tabella XII - Confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1970 e 1971 (a)  
(miliardi di lire)

	31-XII-1970	Variazioni	31-XII-1971
<b>ATTIVO</b>			
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende:</i>			
Bancarie e finanziarie	297,5	— 0,9	296,6
Siderurgia	348,9	+ 81,4	430,3
Meccanica	183,4	+ 47,8	231,2
Cantieristica	70,5	+ 32,8	103,3
Telecomunicazioni ed elettronica	187,6	—	187,6
Trasporti marittimi	83,6	+ 4,8	88,4
Trasporti aerei	39,4	+ 0,2	39,6
Autostrade e infrastrutture	30,2	+ 3,4	33,6
Radiotelevisione	9,4	—	9,4
Varie	52,7	— 1,8	50,9
<i>Totale partite in esercizio</i>	<u>1.303,2</u>	<u>+ 167,7</u>	<u>1.470,9</u>
Partite in liquidazione	7,0	+ 0,1	7,1
	<u>1.310,2</u>	<u>+ 167,8</u>	<u>1.478,0</u>
Saldo altre attività e passività	43,3	— 9,3	34,0
	<u><b>1.353,5</b></u>	<u><b>+ 158,5</b></u>	<u><b>1.512,0</b></u>
<b>PASSIVO</b>			
Obbligazioni	661,4	— 50,9	610,5
Debiti a media e lunga scadenza	42,6	+ 11,5	54,1
Indebitamento a breve scadenza	60,4	+ 35,2	95,6
<i>Totale debiti</i>	<u>764,4</u>	<u>— 4,2</u>	<u>760,2</u>
<i>Fondi patrimoniali:</i>			
Fondo di dotazione	675,3	+ 225,0	900,3
Riserva ordinaria e speciale	4,2	+ 0,2	4,4
	<u>679,5</u>	<u>+ 225,2</u>	<u>904,7</u>
Perdite da regolare	91,8	+ 62,7	154,5
<i>Patrimonio netto</i>	<u>587,7</u>	<u>+ 162,5</u>	<u>750,2</u>
Avanzo di gestione	1,4	+ 0,2	1,6
	<u><b>1.353,5</b></u>	<u><b>+ 158,5</b></u>	<u><b>1.512,0</b></u>

- (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 (1,8 miliardi a fine 1970 e 26,8 miliardi a fine 1971);
  - per brevità si sono riunite in un'unica voce «saldo altre attività e passività» le seguenti partite: cassa, crediti diversi, ratei attivi, scarti su obbligazioni, debiti diversi dedotti i decimi da versare, ratei passivi, fondo liquidazione personale e fondo speciale;
  - il fondo di dotazione è considerato al netto delle quote non ancora incassate a fine anno (220,1 miliardi a fine 1970 e 905,1 miliardi a fine 1971).

**Tabella XIII - Variazioni delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende in esercizio nel 1971**  
(miliardi di lire)

Aziende	Nuovi investimenti o rientri	Realizzi	Svalutazioni di partecipazioni e remissioni di crediti	Totale
Bancarie e finanziarie	+ 8,6	— 0,2	— 9,3	— 0,9
Siderurgia	+ 81,4	—	—	+ 81,4
Meccanica	+ 89,8	— 2,5	— 39,5	+ 47,8
Cantieristica	+ 46,7	—	— 13,9	+ 32,8
Telecomunicazioni ed elettronica	—	—	—	—
Trasporti marittimi	+ 4,8	—	—	+ 4,8
Trasporti aerei	+ 0,2	—	—	+ 0,2
Autostrade e infrastrutture	+ 4,0	— 0,6	—	+ 3,4
Radiotelevisione	—	—	—	—
Aziende varie	— 1,1	— 0,7	—	— 1,8
<b>Totale aziende in esercizio</b>	<b>+ 234,4</b>	<b>— 4,0</b>	<b>— 62,7</b>	<b>+ 167,7</b>

I mezzi con i quali l'Istituto ha provveduto a finanziare gli impieghi risultavano costituiti, al 31 dicembre 1971, per 760,2 miliardi dai debiti e per 751,8 miliardi dai fondi patrimoniali (v. tabella XIV).

**Tabella XIV - Struttura delle fonti di finanziamento dell'Istituto**

	Consistenza in lire miliardi a fine				Composizione % a fine			
	1968	1969	1970	1971	1968	1969	1970	1971
Obbligazioni	725,8	689,2	661,4	610,5	59,3	53,1	48,9	40,4
Altri debiti a media e lunga scadenza	29,2	31,6	42,6	54,1	2,4	2,4	3,1	3,6
Indebitamento a breve scadenza	27,2	64,9	60,4	95,6	2,2	5,0	4,5	6,3
<b>Totale indebitamento</b>	<b>782,2</b>	<b>785,7</b>	<b>764,4</b>	<b>760,2</b>	<b>63,9</b>	<b>60,5</b>	<b>56,5</b>	<b>50,3</b>
<b>Fondi patri- moniali (a)</b>	<b>441,6</b>	<b>513,7</b>	<b>589,1</b>	<b>751,8</b>	<b>36,1</b>	<b>39,5</b>	<b>43,5</b>	<b>49,7</b>
<b>Totale</b>	<b>1.223,8</b>	<b>1.299,4</b>	<b>1.353,5</b>	<b>1.512,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Al netto delle perdite patrimoniali; escluse inoltre le quote del fondo di dotazione non ancora incassate a fine anno (378 miliardi a fine 1968; 300,1 miliardi a fine 1969; 220,1 miliardi a fine 1970; 905,1 miliardi a fine 1971); incluso l'utile dell'esercizio.

Si rileva che i mezzi attinti al mercato sono rimasti pressoché stazionari rispetto al 31 dicembre 1970, confermando con ciò la tendenza dei precedenti tre esercizi. La diminuzione netta di 4,2 miliardi nei confronti del 1970 è la risultante di una contrazione dei prestiti obbligazionari di 50,9 miliardi e di un incremento di 46,7 miliardi dei mutui e dei debiti a breve, questi ultimi costituiti da disponibilità temporanee depositate presso l'Istituto da società del gruppo (v. tabella XV).

I fondi patrimoniali sono aumentati di 162,7 miliardi, derivanti dall'incasso di 225 miliardi di quote di aumento del fondo di dotazione, dall'incremento della riserva ordinaria (0,2 miliardi) e dal miglioramento dell'avanzo di gestione (0,2 miliardi); il tutto al netto dei 62,7 miliardi di nuove perdite patrimoniali, ricordate in precedenza.

Data la quasi stazionarietà dei mezzi di terzi, il suddetto incremento dei mezzi propri ha portato l'incidenza degli stessi sul complesso delle fonti di provvista al 49,7%, contro il 43,5 % al 31 dicembre 1970.

**Tabella XV - Variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nel periodo 1968-1971**  
(miliardi di lire)

	1968	1969	1970	1971
Obbligazioni	— 34,9	— 36,6	— 27,8	— 50,9
Altri debiti a media e lunga scadenza	+ 8,0	+ 2,4	+ 11,0	+ 11,5
Indebitamento a breve scadenza	— 23,9	+ 37,7	— 4,5	+ 35,2
<b>Totale</b>	<b>— 50,8</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>— 21,3</b>	<b>— 4,2</b>

Le risultanze del 1971 confermano che il bilancio dell'Istituto presenta da molti anni due distinti problemi, che possono trovare una soluzione con uno stesso provvedimento.

Il primo problema è costituito dal fatto che, a partire dall'esercizio 1950, l'IRI ha registrato, per motivi che sono illustrati nelle singole relazioni annuali, delle perdite che sono state iscritte come poste rettificative dell'ammontare del fondo di dotazione. Tali perdite sono dovute sia a svalutazioni di capitale, sia a remissioni di crediti per finanziamenti.

Nel bilancio al 31 dicembre 1970 si rileva che, a fronte di un fondo di dotazione di 895 miliardi, di cui 220 ancora da versare, è iscritta una somma di « perdite patrimoniali da regolare » per un importo di 91,8 miliardi; questo importo — come si è accennato in precedenza — risulta aumentato nel bilancio al 31 dicembre 1971, essendo emerse nel corso dell'esercizio ulteriori perdite e minusvalenze per un importo di 62,7 miliardi.

Pertanto, l'importo effettivo del fondo di dotazione dell'Istituto non è quello che risulta dal bilancio dell'Ente per effetto degli apporti disposti dalle varie leggi, ma detto importo diminuito delle perdite sopra indicate. Sembra opportuno provvedere a che tale realtà si rifletta nei valori di bilancio; un provvedimento in tal senso si auspica possa essere proposto dalle superiori autorità.

Il secondo problema presentato dal bilancio dell'Ente è costituito dal fatto che sul valore attribuito nello stato patrimoniale al complesso delle partecipazioni e dei finanziamenti gravano due ordini di rilevanti incertezze.

La prima, comune a qualunque ente pubblico o privato che gestisca partecipazioni, deriva dal fatto che, a seconda dell'evoluzione della situazione economica generale, può variare molto, in più o in meno, il valore attribuibile alle partecipazioni; per lo stesso motivo variano i rischi di perdite su crediti per finanziamenti.

La seconda incertezza è propria degli enti di gestione ed è dovuta al fatto che essi non hanno la libertà di iniziativa di cui godono i gruppi privati. Detti enti, in relazione ai compiti ad essi assegnati, devono infatti darsi carico, nelle loro decisioni, di direttive e di vincoli che si riflettono sulla consistenza dei loro investimenti. Ed è da notare che questo secondo ordine di incertezze tanto più aumenta, quanto più, in fase di congiuntura sfavorevole, aumentano quelle del primo ordine, di cui sopra. In relazione a tale circostanza si è ritenuto necessario, in sede di formazione del bilancio 1971, tener conto del fatto che esistono in talune aziende difficoltà che nei prossimi esercizi possono dar luogo a svalutazioni di capitale o richiedere bonifici su crediti di finanziamento; non si ritiene, tuttavia, che l'esistenza di detti rischi — e il loro variare da un esercizio all'altro — consiglino di procedere sistematicamente a variazioni in più o in meno, secondo la situazione congiunturale, nel valore di carico di singole partecipazioni.

D'altra parte sembra opportuno che lo stato patrimoniale dell'Ente rifletta in forme appropriate l'esistenza dei rischi in questione; un simile risultato può essere ottenuto mediante la costituzione nello stato patrimoniale dell'Istituto di un fondo destinato a fronteggiare il rischio che, per fatti inerenti all'esercizio attuale delle aziende controllate, si debbano in avvenire registrare perdite per svalutazioni di capitale o per remissioni di crediti. E poiché il totale delle partecipazioni e dei finanziamenti è oggi dell'ordine di 1.500 miliardi, sembra ragionevole determinare in 150 miliardi — cioè nel 10% — l'ammontare del fondo da costituire.

La costituzione del fondo non implica alcuno stanziamento, essendo ottenibile con una diminuzione di 150 miliardi del fondo di dotazione e la iscrizione al passivo di una partita denominata «fondo rischi su partecipazioni e finanziamenti». In tal modo l'insieme delle partite costituenti il conto patrimoniale dell'Ente esprimerebbe in modo più aderente alla realtà la struttura del patrimonio dell'Istituto.

In conclusione, il bilancio dell'IRI, con tale innovazione, sarebbe retto dal seguente ordinamento:

- a) minusvalenze e plusvalenze emergenti all'atto dell'alienazione di attività vengono imputate alla riserva di cui all'art. 20 dello statuto;

- b) rettifiche positive e negative dei valori di carico di partecipazioni e finanziamenti conseguenti a rivalutazioni e svalutazioni di capitale e remissioni di crediti vengono imputate al fondo rischi di nuova costituzione;
- c) componenti positivi e negativi del risultato d'esercizio, e solo questi, continueranno ad essere registrati nel conto economico.

L'operazione proposta richiede un provvedimento legislativo, in quanto modifica l'ammontare del fondo di dotazione, quale risulta dalle leggi attraverso le quali esso si è costituito nel corso del tempo.

### b) Conto profitti e perdite

Il conto economico dell'esercizio 1971, posto a confronto nella tabella XVI con quello del 1970, chiude con un avanzo di gestione di 1,6 miliardi (1,4 nel 1970). I capitali mediamente investiti nel 1971, pari a 1.385 miliardi, dei quali

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

	1970	Variazioni	1971
<b>Proventi</b>			
Dividendi	45,7	- 8,4	37,3
Interessi sui finanziamenti	18,1	+ 6,1	24,2
	63,8	- 2,3	61,5
Altri interessi attivi e proventi diversi	1,8	- 0,4	1,4
<b>Totale proventi</b>	<b>65,6</b>	<b>- 2,7</b>	<b>62,9</b>
<b>Oneri</b>			
Interessi passivi e altri oneri relativi alle obbligazioni	43,6	- 2,5	41,1
Interessi passivi ed altri oneri su operazioni diverse	6,3	+ 2,0	8,3
	49,9	- 0,5	49,4
Spese generali	4,7	+ 0,2	4,9
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	1,0	-	1,0
Oneri diversi e contributi straordinari	0,1	-	0,1
Stanzamenti ai fondi di liquidazione e previdenza personale	1,6	-	1,6
Accantonamenti	4,2	- 4,2	-
Imposte	2,5	+ 1,6	4,1
<b>Totale oneri</b>	<b>64,2</b>	<b>- 2,9</b>	<b>61,3</b>
<b>Avanzo di gestione</b>	<b>1,4</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>1,6</b>
	<b>65,6</b>	<b>- 2,7</b>	<b>62,9</b>



le partecipazioni azionarie e i finanziamenti costituiscono oltre il 98%, hanno dato un rendimento del 4,49%, contro il 4,97% del 1970. La flessione di quasi mezzo punto è da ascrivere al diminuito rendimento delle partecipazioni per la mancata retribuzione dei capitali azionari da parte di *Italsider*, *Finmare*, *Alitalia*, *RAI* e *Montedison* e per la riduzione della misura percentuale del dividendo *SME* (dall'8% al 7%) e *Finsider* (dal 9% al 7,50%). Il peggioramento del reddito è stato tuttavia contenuto dall'espansione dei finanziamenti, la cui remunerazione media è più elevata di quella delle partecipazioni.

I dati suesposti risentono del criterio di contabilizzazione dei dividendi che, come è noto, vengono acquisiti all'esercizio per cassa, fatta eccezione per quelli delle banche e della *SME*, accertati per competenza. Qualora tutti i dividendi venissero contabilizzati secondo l'esercizio di competenza — ciò che porta a considerare come remunerazione delle azioni quella maturata nel periodo in cui le stesse permangono nel portafoglio dell'Istituto — il reddito medio complessivo delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende in esercizio risulterebbe del 4,11% contro il 4,43% del 1970 (v. tabella XVII), con una contrazione dello 0,32%; questa è dovuta a ragioni analoghe a quelle esposte in precedenza e precisamente: alla mancata o ridotta retribuzione del capitale da parte di aziende dei settori siderurgico, dei trasporti marittimi, radiotelevisivo e della *SME*. D'altro canto l'incremento del reddito e, nel contempo, del peso dei finanziamenti (segnatamente nei settori siderurgico, meccanico e cantieristico) limita, anche in questo caso, la flessione del rendimento degli impieghi complessivi.

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

	Rendimento %	
	1970	1971
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende:</i>		
Settore bancario	6,56	6,37
Finanziarie (a)	4,25	3,90
Siderurgia	4,76	3,49
Meccanica	1,36	2,00
Cantieristica	2,80	3,80
Telecomunicazioni ed elettronica	6,59	6,59
Trasporti marittimi	6,49	5,99
Trasporti aerei	0,35	0,40
Autostrade e infrastrutture	4,24	4,30
Radiotelevisione	1,11	—
Varie	1,11	1,09
<i>Rendimento medio</i>	<i>4,43</i>	<i>4,11</i>

(a) *SME*, *SAGEA*, *SPA*, *GEPI*.

Passando a un esame degli oneri, si osserva che i mezzi di terzi mediamente utilizzati nel 1971 sono ammontati a 753 miliardi e che il loro costo è stato del 6,54%. I due valori si sono mantenuti sostanzialmente sugli stessi livelli del 1970 (v. tabella XVIII). Invariato è rimasto il costo (6,64%) dei prestiti obbligazionari che anche nel 1971 hanno ridotto la loro incidenza sul complesso dei capitali di credito; per le altre categorie di mezzi di terzi si è avuta una modesta espansione, con costi medi in lieve aumento ma, nel complesso, meno onerosi di quelli obbligazionari.

Tabella XVIII - Costo medio del capitale di credito disponibile nel 1970 e 1971

	Costo medio %	
	1970	1971
Obbligazioni	6,64	6,64
Mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	6,45	6,94
Operazioni a breve scadenza	7,65	7,73
Corrispondenti creditori	5,22	5,52
<i>Costi medi</i>	<i>6,49</i>	<i>6,54</i>

I mezzi propri dell'Istituto, costituiti dal fondo di dotazione e dalle riserve al netto delle perdite patrimoniali da regolare, sono ammontati mediamente a 632 miliardi, con un incremento di 88 miliardi nei confronti della media del 1970, a seguito degli incassi per aumenti del fondo di dotazione. Sui fondi patrimoniali ha inciso, come in passato, l'imposta sulle società, che nel 1971 ha gravato per lo 0,51%. Nel complesso il costo medio di tutti i mezzi propri e di terzi amministrati dall'Istituto si è ridotto dal 3,97% nel 1970 al 3,79% nel 1971. Aggiungendo lo 0,59% per le spese di amministrazione e per gli altri oneri (al netto dei proventi) non attinenti alla gestione del denaro, si perviene ad un costo medio complessivo del 4,38% (contro il 4,86% del 1970).

Poiché, come in precedenza indicato, il reddito dei capitali mediamente investiti, quale risulta dalle rilevazioni contabili, è stato del 4,49%, emerge un saldo attivo dello 0,11%, che si è tradotto nell'avanzo di gestione di 1,6 miliardi.

\*  
\* \*

Un'attenta considerazione degli andamenti di fondo identificabili nel vasto insieme di attività, di cui l'IRI ha la responsabilità della guida e del controllo, non può non mettere in evidenza il coesistere di un vigoroso processo di espansione e di differenziazione della complessiva compagine con l'insorgere — è bene dirlo — di elementi di debolezza.

Vi è, in primo luogo, il perdurare di un certo rallentamento o, quanto meno, di maggiori incertezze nella situazione dell'economia mondiale: si tratta di un fenomeno che si ripercuote in misura più accentuata che in passato sulla situazione del gruppo, dato che il suo inserimento nell'economia internazionale si è andato molto accrescendo in questi anni, ed è quest'ultima una tendenza che deve continuare, se si vuole che le unità di produzione costituenti il gruppo raggiungano quelle dimensioni alle quali si conseguono i massimi livelli di produttività consentiti dalle moderne tecnologie.

Non sembra quindi azzardato prevedere, in base all'esame dell'evoluzione economica mondiale, che la necessaria affermazione sui mercati esteri dovrà effettuarsi a condizioni sempre più ardue; sullo stesso mercato interno, d'altra parte, il mantenimento e il miglioramento delle posizioni raggiunte richiederanno un impegno crescente. Il superamento dell'attuale situazione di incertezza non può però mancare in una considerazione dei futuri sviluppi dell'economia italiana, considerazione che l'IRI deve estendere a periodi non brevi, dati i tempi tecnici occorrenti per portare a termine i progetti di investimento tipici dei settori in cui il gruppo opera.

È in base a questa considerazione di fondo e in convinta aderenza alle superiori direttive che l'Istituto, pur in presenza delle difficoltà in cui si è svolta la gestione, non solo non ha rallentato, ma ha anzi intensificato il flusso degli investimenti secondo i programmi approvati dal CIPE nel 1970.

Si deve però rilevare che con ciò non si è certo rafforzata la compagine dell'Istituto: più precisamente non si è rafforzata nel senso che le decisioni ultimamente assunte appariranno giustificate solo se un profondo mutamento interverrà a breve scadenza nelle condizioni in cui oggi si svolgono gli esercizi aziendali. D'altronde, la circostanza che gli investimenti privati nell'industria siano diminuiti nell'esercizio in esame è indice dei rischi che l'IRI sta assumendo.

Per rendersi conto del senso e della portata del mutamento necessario, converrà prendere in considerazione ancora il tema dell'autofinanziamento. Si considerino al riguardo i seguenti dati di gruppo :

	Esercizio 1969	Esercizio 1970	Esercizio 1971
	<i>(miliardi di lire)</i>		
Immobilizzazioni lorde consolidate (a fine esercizio) . . . . .	6.176	6.949	8.100 (a)
Investimenti in impianti . . . . .	655	872	1.252
Autofinanziamento . . . . .	296	267	280
Aumento netto dell'indebitamento . . . . .	178	660	911

(a) Stima.

Appare dal prospetto che mentre l'autofinanziamento del 1971, pur lievemente aumentato rispetto al 1970, risulta ancora inferiore all'importo del 1969 (esercizio che vide l'inizio della fase di conflittualità sindacale), l'immobilizzo globale, cui detto autofinanziamento si riferisce, è passato tra il 1969 e il 1971 da 6.200 a 8.100 miliardi (prime stime), e ciò in conseguenza del fatto che gli investimenti del gruppo

sono andati aumentando da 655 miliardi nel 1969 a 872 miliardi nel 1970 e a 1.252 miliardi nel 1971. La discordanza dei due andamenti — aumento rilevante delle immobilizzazioni e stazionarietà dell'autofinanziamento — ha determinato la necessità di un rilevantissimo aumento dell'indebitamento. Ora, non è solo e tanto un grave problema finanziario che è messo in evidenza da simili divari; i dati esposti rivelano anche un indebolimento della struttura patrimoniale del gruppo, indebolimento determinato dal fatto che le risorse finanziarie fornite dall'esercizio non hanno avuto un incremento sufficiente per mantenere integro il livello tecnico e il valore economico degli impianti. In altri termini non ci si può nascondere che in taluni casi l'esercizio delle imprese incide sul risparmio che negli anni passati ha consentito la formazione del capitale tecnico che ora viene utilizzato; né questa è una situazione che possa protrarsi a lungo, tanto più quando si consideri che, come si è detto a suo luogo, i programmi in corso di esecuzione porteranno gli investimenti del gruppo ad un importo medio dell'ordine di 1.700 miliardi annui. Come si ricorderà, una quota crescente di tale somma concerne impianti ubicati nel Mezzogiorno; ed è certo dovere dell'IRI preoccuparsi che sia evitato il rischio che le maggiori risorse finanziarie che dovranno essere attinte al mercato siano assorbite, per deficienza di ammortamenti, dal necessario mantenimento degli impianti esistenti, in misura tale da impedire che la costituzione dei nuovi impianti proceda con l'intensità prevista dai programmi.

Il ristabilimento di normali margini di autofinanziamento e della possibilità di retribuire i capitali, che il risparmio fornisce al gruppo, costituisce quindi un impegno prioritario su ogni altro, non solo e non tanto perché ciò significa riequilibrare l'esercizio delle strutture esistenti, ma anche perché si creano con ciò le premesse necessarie per conservare validità alle decisioni di investimento che si sono prese e per darla a quelle che si vanno delineando.

Condizione indispensabile perché possa essere conseguito un miglioramento, che si può affermare rilevante, degli attuali risultati è che — come si è avuto più volte occasione di sottolineare nel corso della presente relazione — gli impianti oggi disponibili possano dare la produzione di cui sono capaci: il solo ripristino di una situazione non anormale permetterebbe di avvicinare il ritorno a nuove posizioni di equilibrio, posizioni che, alterate a partire dall'autunno 1969, non sono state più restaurate. Si tratta — è forse superfluo dirlo — di equilibri profondamente diversi da quelli preesistenti allo stato di turbativa: l'aumento dei complessivi costi orari di lavoro e l'aumento degli oneri di ammortamento e di finanziamento, conseguenti alle innovazioni che vengono continuamente introdotte, devono trovare copertura nell'aumento di ricavi reso possibile dall'espansione dei volumi di produzione; questo parallelismo va ripristinato e andrà poi garantito nel naturale processo di continuo miglioramento delle condizioni di lavoro, che il progresso tecnologico consente e che i futuri accordi di categoria e aziendali sanciranno.

Per il conseguimento della duplice condizione del ripristino dell'equilibrio e del suo mantenimento assumerà importanza, che non è eccessivo dire decisiva, l'esercizio 1972, nel corso del quale si deve procedere al rinnovo di contratti che inte-

ressano non meno di 340 mila addetti del gruppo, vale a dire la gran parte delle sue forze di lavoro.

Componente essenziale degli sviluppi auspicati è l'opera che l'IRI svolge nel campo delle direzioni aziendali: l'aumento degli investimenti comporta, infatti, un'espansione dei quadri direttivi in misura più che proporzionale agli investimenti, dato che il progresso tecnico si risolve in un aumento della produttività per addetto, a condizione però che un'appropriata attività direzionale sappia organizzare in modo efficiente i nuovi fattori disponibili.

Si è a suo luogo sottolineato in quale difficile condizione si sia svolta l'attività direzionale e si deve dare atto dell'impegno con cui i dirigenti si sono prodigati per superare le difficoltà incontrate: ad essi si deve rinnovare qui il ringraziamento e la solidarietà dell'Istituto.

Il loro compito non è però destinato a divenire più lieve, giacché le imprese del nostro tempo operano in un mondo in continuo e rapido cambiamento: muta la posizione del lavoro nella fabbrica e le imprese del gruppo, data la loro natura, devono piuttosto anticipare che seguire questa evoluzione, la quale d'altra parte è la ragione d'essere, il motivo primo di ogni progresso; mutano le tecnologie e muta il quadro istituzionale che condiziona ogni attività di decisione e di controllo. L'adattamento dell'impresa a un contesto così mutevole richiede, pertanto, nelle direzioni eccezionali doti tecniche e morali.

Va poi tenuto presente che l'intensità del mutamento ha fatto sì che gli enti di gestione si siano trovati a dover svolgere una nuova funzione, in aggiunta a quelle fin qui loro proprie: si tratta del fatto che il capitale di un certo numero di imprese si rivela incapace di tenere il passo con il cambiamento che si svolge al loro interno e nell'ambiente nel quale operano ed accade spesso, in tali situazioni, che sia il capitale di altri paesi a subentrare a quello che da tali imprese si ritira. In questa particolare congiuntura, che la proprietà industriale oggi attraversa nel nostro Paese, l'IRI ha ritenuto doveroso perseguire il duplice intento di mantenere entro i confini nazionali i centri decisionali da cui dipende la vita delle imprese e determinare, con il suo intervento, un maggior interesse in dette imprese a localizzazioni meridionali. È chiaro però che questo indirizzo non deve risolversi in un nuovo tipo di quell'azione di salvataggio di cui è così ricca la storia economica nel nostro Paese: l'intervento dell'IRI, infatti, non vuole né può svincolare le gestioni dai condizionamenti del contesto concorrenziale in cui devono continuare a svolgersi; esso mira invece a garantire alle imprese in questione il massimo impulso di progresso in condizioni di equilibrio economico e patrimoniale. Se molte volte si tratta di evitare che imprese industriali, importanti per lo sviluppo del paese, non abbiano altra alternativa che passare sotto il controllo di centri decisionali stranieri, altre volte si deve contribuire ad arrestare un processo di decadimento che, peraltro, non può essere affrontato con operazioni di sostegno meramente finanziario, e sempre supposto che:

a) l'economia del paese possa sopportare il crescente gravame comportato da un simile andamento;

- b) si possano ignorare le difficoltà che si determinerebbero per le imprese che non fruiscono del sostegno;
- c) si possa prescindere dalla incompatibilità di una estesa politica di salvataggi con la permanenza dell'Italia nella Comunità europea.

L'insieme degli obiettivi che l'IRI persegue, in relazione alle direttive superiori, non può comunque essere conseguito come troppo spesso sembrano credere i commentatori delle statistiche sul reddito nazionale, investendo in nuovi edifici e in nuovi macchinari: occorre disporre di uomini capaci di dare un pieno utilizzo a tali mezzi, senza menomare il valore economico del capitale che viene loro affidato. Il rafforzamento dei quadri direttivi è quindi condizione essenziale per il successo del programma di investimenti illustrato nella presente relazione e dell'azione che l'IRI conduce per contrastare tendenze che si ritiene siano per tutti motivo di grave preoccupazione.

Nel proporre questi temi della futura politica del gruppo giova, a conclusione, evocare ancora le considerazioni svolte sulla grande vulnerabilità delle moderne strutture produttive altamente meccanizzate; si tratta di strutture che presuppongono continuità e regolarità di esercizio, in altri termini, un massimo di armonia fra coloro che partecipano all'impresa.

L'Istituto ritiene che i criteri ispiratori della sua attività — che con consueta franchezza si è voluto esprimere in questa relazione — rispondano alle esigenze che nel nostro Paese pressantemente chiedono di essere soddisfatte e confida quindi che ciò valga ad ottenere alla sua azione il convinto concorso di tutte le forze dal cui atteggiamento essa è condizionata.

Soltanto con siffatto concorso e con la continuata comprensione e collaborazione del Ministero delle partecipazioni statali e delle altre Amministrazioni competenti nei vari settori in cui si dispiega l'attività dell'Istituto, sarà possibile di raggiungere gli obiettivi programmati, di che fin d'ora, come di tutto quanto fatto durante il 1971, l'Istituto sentitamente ringrazia.

E il ringraziamento vivo e sincero va a tutti quanti, primo fra loro il Direttore generale, che nell'ambito dell'intero gruppo e a ogni livello, con alto senso di responsabilità, hanno adempiuto e quotidianamente adempiono al loro dovere nell'interesse del gruppo e del Paese.

*Roma, 31 maggio 1972*

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

# **Relazione del Collegio dei Sindaci**





Il bilancio al 31 dicembre 1971, esclusi i conti di rischio e d'ordine, presenta le seguenti risultanze complessive:

STATO PATRIMONIALE

Attivo	L. 1.572.232.313.818
Passivo	» 1.570.667.392.543
	<hr/>
Avanzo netto di gestione	L. 1.564.921.275
	<hr/> <hr/>

CONTO PROFITTI E PERDITE

Proventi	L. 62.935.530.409
Spese ed oneri	» 61.370.609.134
	<hr/>
Avanzo netto di gestione	L. 1.564.921.275
	<hr/> <hr/>

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

ATTIVO PATRIMONIALE

Partecipazioni: L. 993.359.957.334 (1), di cui:

L. 961.074.963.334 per azioni in libera proprietà.

L. 32.284.994.000 per azioni optabili dagli obbligazionisti.

I valori di carico delle partecipazioni, come riportati in bilancio, vengono qui di seguito esaminati in relazione alla disponibilità dei relativi titoli (in libera pro-

---

(1) L'elenco delle partecipazioni raggruppate per settore è riportato nelle pagine 87 e seguenti.

prietà e optabili) ed alla loro posizione di mercato (quotati e non quotati in borsa):

*Azioni in libera proprietà:* L. 961.074.963.334.

Rispetto al 31 dicembre 1970 l'importo complessivo presenta un aumento di L.mil. 63.145,1 (1) (da L.mil. 897.929,8 a L.mil. 961.074,9) derivante dalle seguenti variazioni:

*in aumento*

— aumenti di capitale					
nei settori:					
— bancario e finanziario	L.mil.	5.320,0			
— meccanico	»	50.192,1			
— cantieristico	»	47.924,6			
— di telecomunicazioni ed elettronico	»	10,0			
— autostradale e di infrastrutture	»	6.930,0			
— varie	»	87,5	L.mil.	110.464,2	
<hr/>					
— acquisti					
nei settori:					
— meccanico	L.mil.	0,5			
— cantieristico	»	0,1	»	0,6	L.mil. 110.464,8
<hr/>					
<i>in diminuzione</i>					
— alienazioni (di partecipazioni)					
nei settori:					
— meccanico	L.mil.	2.500,0			
— autostradale e di infrastrutture	»	476,3			
— varie	»	281,5	L.mil.	3.257,8	
<hr/>					
— vendite (di azioni)					
nei settori:					
— bancario e finanziario	L.mil.	245,0			
— autostradale e di infrastrutture	»	150,0	»	395,0	
<hr/>					
— svalutazioni					
nei settori:					
— bancario e finanziario	L.mil.	6.232,8			
— meccanico	»	23.526,1			
— cantieristico	»	13.908,0	»	43.666,9	» 47.319,7
<hr/>					
<hr/>					
<u>L.mil. 63.145,1</u>					

(1) Alla consistenza delle partecipazioni dovrebbero concorrere anche le azioni *Monte Amiata* trasferite all'IRI ai sensi e per gli effetti della legge 14 agosto 1971 n. 814; poiché alla data del 31 dicembre 1971 il trasferimento delle azioni non era stato formalizzato, esse vengono considerate fra le 'partecipazioni' al valore simbolico di lire 1.

Gli ' aumenti di capitale ' nel settore bancario e finanziario comprendono anche la partecipazione IRI alla GEPI s.p.a. *Soc. di gestioni e partecipazioni industriali* in applicazione della legge 22 marzo 1971, n. 184 (1).

Le ' alienazioni ' comprendono perdite per L.mil. 60,4 (*Soc. Finanziaria Traforo del Monte Bianco*) a seguito di cessione, e per L.mil. 3,5 (*Soc. Egiziana Fosfati*) a seguito dello stralcio della posizione in relazione all'indennizzo messo a disposizione dal Governo egiziano.

Le ' svalutazioni ' di partecipazioni si riferiscono alle perdite derivanti dall'allineamento proporzionale di valori di carico a quelli risultanti dai bilanci delle società considerate.

I valori di carico delle azioni sono determinati in base ai prezzi di acquisto, di rinvengo o di sottoscrizione, tenuto conto anche di rivalutazioni nonché di svalutazioni conseguenti a riduzioni di capitale o ad allineamento, come sopra accennato, ai valori patrimoniali delle società.

' Azioni quotate in borsa ' (L. 638.155.335.250): il valore di carico, raffrontato con quello dei ' corsi ' a fine dicembre 1971, risulta come appresso:

Società operanti nei settori	Valore di carico al 31-XII-1971	Corsi di borsa a fine dicembre 1971	Differenze
		<i>(in milioni di lire)</i>	
bancario e finanziario	222.270,8	389.076,9	+166.806,1
siderurgico	160.506,8	69.897,9	— 90.608,9
di telecomunicazioni ed elettronico	187.084,5	207.465,7	+ 20.381,2
di trasporti marittimi	13.630,7	5.405,0	— 8.225,7
di trasporti aerei	13.343,9	14.284,8	+ 940,9
vario	41.318,6	24.574,7	— 16.743,9
	<b>638.155,3</b>	<b>710.705,0</b>	<b>+ 72.549,7</b>

L'importo netto di L.mil. 72.549,7 costituisce la differenza fra il complesso delle plusvalenze per L.mil. 188.128,2 (per la massima parte relative alle azioni delle banche di interesse nazionale e di società del settore di telecomunicazioni) e il complesso delle minusvalenze per L.mil. 115.578,5 (in gran parte afferenti ad azioni di società del settore siderurgico).

' Azioni non quotate in borsa ' : (L. 322.904.240.041)

a) quelle emesse da società italiane risultano iscritte in bilancio per	L. 322.904.240.041
contro un valore nominale di	» 356.530.434.371
con un minor valore di carico del 9,43% pari a	<u>L. 33.626.194.330</u>

(1) La quota sottoscritta fino al 31 dicembre 1971 è di lire 5 miliardi, corrispondente al conferimento al fondo di dotazione dell'IRI effettuato dal Tesoro in attuazione della ricordata legge.

Il prospetto che segue riporta il raffronto tra valore di carico, valore nominale e valore patrimoniale netto delle azioni in oggetto.

Società operanti in settori	Valore di carico al 31-XII-1971	Valore nominale	Valore capitale netto da bilanci approvati nel 1971	Differenze	
				Valore nominale/Valore di carico	Valore capitale netto/Valore di carico
(in milioni di lire)					
bancario e finanziario	35.137,2	38.146,2	35.705,-	+ 3.009,0	+ 567,8
meccanico	153.793,7	182.278,8	162.567,1	+ 28.485,1	+ 8.773,4
cantieristico	77.310,2	80.554,5	77.310,2	+ 3.244,3	—
di telecomunicazioni ed elettronico	425,8	485,0	484,2	+ 59,2	+ 58,4
di trasporti marittimi	4.000,0	4.000,0	4.528,6	—	+ 528,6
di trasporti aerei	24.041,0	24.045,5	24.940,2	+ 4,5	+ 899,2
autostradale e di infrastrutture	17.275,0	17.275,0	17.275,-	—	—
radiotelevisivo	9.448,9	8.275,2	10.064,3	— 1.173,7	+ 615,4
vario	1.472,4	1.470,2	1.130,6	— 2,2	— 341,8
	<b>322.904,2</b>	<b>356.530,4</b>	<b>334.005,2</b>	<b>+ 33.626,2</b>	<b>+ 11.101,0</b>

Nel complesso il valore delle azioni basato sul capitale netto delle società, quale risulta dai bilanci approvati nel corso del 1971, supera il valore di carico di 11,1 miliardi.

b) quelle di società estere figurano in carico ai valori nominali espressi in valute diverse per L. 15.388.043.

*Azioni optabili dagli obbligazionisti:* L. 32.284.994.000.

L'importo si riferisce:

- per L.mil. 12.284,9 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 cadauna in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dal regolamento del prestito;
- per L.mil. 20.000 alle azioni *Alfa Romeo* da nominali L. 1.000 vincolate a fronte del prestito IRI Alfa 7% 1970/85 e valutate a L. 2.000 cadauna in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dal regolamento del prestito.

Finanziamenti: L. 504.382.424.121.

I finanziamenti in essere, riferiti alle società raggruppate per settori di attività, risultano come appresso:

bancarie e finanziarie	L. 40.941.006.151
siderurgiche	» 257.459.927.533
meccaniche	» 82.455.992.571
cantieristiche	» 26.011.289.139
di telecomunicazioni ed elettroniche	» 42.667.418
di trasporti marittimi	» 70.809.610.777
di trasporti aerei	» 2.261.819.392
autostradali e di infrastrutture	» 16.300.473.657
varie	» 8.099.637.483
	<b>L. 504.382.424.121</b>

L'importo complessivo dei finanziamenti (L.mil. 504.382,4) presenta, rispetto al 31 dicembre 1970 (L.mil. 374.796,9), un aumento di L.mil. 129.585,5 dovuto a:			
finanziamenti concessi nell'esercizio (1)			L.mil. 154.338,8
rientri di finanziamenti erogati in precedenti esercizi o loro conversione in partecipazioni (2)	L.mil. 5.340,2		
remissioni di crediti (3)	» 19.000,0		
perdite su crediti (4)	» 413,1	»	24.753,3
			<u>L.mil. 129.585,5</u>

I finanziamenti infruttiferi ammontano a L. 5.577.660.867 con una diminuzione, rispetto al 31 dicembre 1970, di L.mil. 3.651,1.

Partite in liquidazione e diverse: L. 7.079.327.507.

La voce comprende:

azioni di società diverse in liquidazione	L.	9.255.550
crediti verso società in liquidazione (meccaniche e altre)	»	8.274.285.434
partite diverse (per memoria)	»	3
ammontare delle partite in liquidazione e diverse al 31 dicembre 1971	L.	<u>8.283.540.987</u>
meno il fondo di svalutazione, che nel corso dell'esercizio ha registrato una variazione netta in diminuzione di L.mil. 3.370,2 (5)	»	1.204.213.480
torna l'importo della voce di bilancio in	L.	<u><u>7.079.327.507</u></u>

(1) — bancarie e finanziarie	L.mil.	3.316,9	
— siderurgiche	»	81.361,7	
— meccaniche	»	64.556,3	
— di trasporti aerei	»	215,7	
— di trasporti marittimi	»	4.888,2	
	L.mil.	<u>154.338,8</u>	
(2) — cantieristiche	L.mil.	1.199,3	
— di telecomunicazioni ed elettroniche	»	13,2	
— autostradali e di infrastrutture	»	2.950,7	
— varie	»	1.177,0	
	L.mil.	<u>5.340,2</u>	
(3) Riguardano la <i>Finmeccanica</i> (L.mil. 16.000,0) e la SPA (L.mil. 3.000,0); i relativi importi sono imputati alle 'perdite patrimoniali da regolare';			
(4) Perdita del credito verso <i>Soc. Egiziana Fosfati</i> , imputata al fondo previsto dall'art. 20 dello Statuto, a seguito dello stralcio della posizione in relazione all'indennizzo messo a disposizione dal Governo egiziano.			
(5) Al 31 dicembre 1970 il fondo ammontava a	L.mil.	4.574,4	
nel corso del 1971 si sono avute le seguenti operazioni:			
— imputazione perdite accertate in sede di chiusura della liquidazione <i>Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli</i>	L.mil.	3.365,6	
— differenza su incasso crediti ceduti da ex <i>Ansaldo Fossati</i>	»	4,6	» 3.370,2
saldo al 31 dicembre 1971	L.mil.	<u>1.204,2</u>	

Si registra un aumento rispetto al precedente esercizio di L.mil. 105,6 dovuto a variazioni:

su azioni di società meccaniche in liquidazione e diverse	L.mil.	—	2,1
su crediti verso società meccaniche in liquidazione e altre	»	+	107,7
	L.mil.	+	105,6

Cassa e fondi presso banche: L. 4.443.611.279.

Il conto, che rispetto al 31 dicembre 1970 presenta una diminuzione di L.mil. 1.792,1, evidenzia le disponibilità di tesoreria alla fine dell'esercizio:

— cassa	L.mil.	17,3
— fondi presso banche in lire	»	4.016,7
— fondi presso banche in valuta	»	409,6
	L.mil.	4.443,6

Crediti diversi e partite varie: L. 37.226.250.525.

I conti si raggruppano come segue:

a) partecipazioni ad iniziative e ad enti scientifici e tecnici (1)	L.mil.	1.228,8
b) conti relativi al servizio obbligazioni	»	144,2
c) titoli a reddito fisso	»	3.940,9
d) partite varie		
— dividendi conto competenza	L.mil.	14.917,5
— partita da sistemare ai sensi art. 2 legge 14 agosto 1971 n. 814 (ex mutuo ipotecario <i>Ente Autonomo Gestione Cinema</i> )	»	8.204,0
— crediti per liquidazioni danni di guerra	»	3.546,3
— crediti per ritenuta cedolare di acconto da recuperare	»	2.244,8
— crediti rilevati dalle società in liquidazione	»	340,3
— crediti verso il Fondo Sociale Europeo per spese sostenute per la formazione e l'addestramento professionale	»	154,6
— mutui ed anticipazioni al personale	»	1.470,3
— partite minori diverse	»	1.034,5
		» 31.912,3
	L.mil.	37.226,2

(1) compresi gli investimenti effettuati nei Centri interaziendali di formazione professionale (CIFAP) di Napoli e di Taranto: in complesso L.mil. 1.911,7, cui si contrappongono ammortamenti per L.mil. 936,9.

Rispetto al 31 dicembre 1970, la diminuzione di L.mil. 3.884,6 risulta dalle variazioni registrate nei seguenti conti:

a) partecipazioni ad iniziative e ad enti scientifici e tecnici		L.mil. +	81,8	
b) conti relativi al servizio obbligazioni		» +	19,5	
c) titoli a reddito fisso		»	-1.052,4	
d) partite varie				
— dividendi conto competenza	L.mil. —		371,7	
— credito verso i <i>Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti</i>	»		-1.450,0	
— credito verso <i>Ente Autonomo Gestione Cinema</i> (trasformato in partita da sistemare ai sensi art. 2 legge 14 agosto 1971 n. 814)	»		- 506,9	
— crediti per ritenuta cedolare d'acconto	»		- 255,7	
— crediti verso il Fondo Sociale Europeo	»		- 152,8	
— crediti per liquidazione danni di guerra	»		- 197,3	
— crediti rilevati dalle società in liquid.	»		- 138,0	
— mutui e anticipazioni al personale	»		+ 63,0	
— saldo partite minori diverse	»		+ 75,9	» -2.933,5
				<hr/>
				L.mil. -3.884,6
				<hr/> <hr/>

Ratei e risconti attivi: L. 4.714.789.871.

Questa voce nel bilancio al 31 dicembre 1970 figurava fra i 'crediti diversi e partite varie'. L'ammontare complessivo, che rispetto al 31 dicembre 1970 presenta un aumento globale di L.mil. 783,7, si articola come segue:

— ratei interessi sui finanziamenti	L.mil.	4.534,4
— ratei interessi su crediti diversi	»	22,1
— ratei interessi su titoli a reddito fisso	»	23,3
— ratei provvigioni su fidejussioni	»	133,1
— risconti su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	»	1,9
		<hr/>
		L.mil. 4.714,8
		<hr/> <hr/>

Il calcolo dei ratei e risconti è stato effettuato sulla base del normale criterio della competenza, sul quale si conviene.

Il complesso delle attività sopra considerate ammonta a L. 1.551.206.360.637. A tale importo va aggiunto quello relativo a scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare (L. 21.025.953.181).

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 1970, una flessione di L.mil. 3.470,9 conseguente ad una diminuzione per le quote di ammortamento annuali (complessivamente L.milioni 3.764,7) e ad un aumento per scarti e spese sul collocamento definitivo del prestito IRI Alfa 7% 1970/85 (L.mil. 293,8).

#### PASSIVO PATRIMONIALE

Obbligazioni in circolazione e obbligazioni estratte per il rimborso: L. 610.514.743.610.

La diminuzione di L. 50.888.941.390 rispetto al 31 dicembre 1970 risulta come segue:

	31-12-1970	31-12-1971	Differenze
obbligazioni in circolazione	642.839.685.000	591.025.743.610	-51.813.941.390
obbligazioni estratte per il rimborso	18.564.000.000	19.489.000.000	+ 925.000.000
	<u>661.403.685.000</u>	<u>610.514.743.610</u>	<u>-50.888.941.390</u>

La variazione in diminuzione di L.mil. 51.813,9 delle obbligazioni in circolazione consegue per L.mil. 51.905,9 da obbligazioni ammesse, per scadenza, a rimborso e per L.mil. 92 da perdita netta emersa dall'adeguamento, ai cambi UIC del 31 dicembre 1971, del prestito IRI 5,75% 1964/79 in dollari e in D.M.

L'importo di L.mil. 19.489,0 per obbligazioni estratte per il rimborso è costituito da obbligazioni estratte negli ultimi mesi del 1971 ed esigibili nel 1972 (L.mil. 9.282,0 il 1° gennaio, L.mil. 4.907,0 il 1° febbraio e L.mil. 5.300,0 il 1° marzo).

Obbligazioni in circolazione al 31 dicembre 1971:

IRI-Sider 5,50% 1953/72	L.mil. 3.220,0
IRI 6% 1955/75	» 4.800,0
IRI 6% 1956/76	» 6.200,0
IRI 6% 1956/74	» 5.504,0
IRI 6% 1957/77	» 16.650,0



IRI-Elettricità 5,50%	L.mil.	4.847,3
IRI 6% 1957/75	»	8.920,0
IRI 6% 1958/78	»	23.976,0
IRI 6% 1958/74	»	17.181,0
IRI 5,50% 1959/79	»	42.797,0
IRI 5,50% 1960/80	»	40.724,0
IRI 5,50% 1961/86	»	74.829,0
IRI 5,50% 1963/83	»	67.718,0
IRI 6% 1964/82	»	82.000,0
IRI 6% 1965/83	»	129.480,0
IRI 6% 1967/82	»	12.181,0
IRI 6% 1969/84	»	13.673,0
IRI-Alfa 7% 1970/85	»	20.000,0
IRI 5,75% 1964/79 in \$ USA (\$ 13.745.000)	»	8.164,6
IRI 5,75% 1964/79 in DM (DM 44.958.000)	»	8.160,8
		<hr/>
	L.mil.	<u>591.025,7</u>

Mutui e operazioni a media e lunga scadenza: L. 54.101.917.648.

— <i>Cassa per il Mezzogiorno</i>	L.mil.	53.279,2
— Enti vari ( <i>Crediop</i> , IMI, ICLE)	»	822,7
		<hr/>
	L.mil.	<u>54.101,9</u>

Rispetto al 31 dicembre 1970 si riscontra un aumento di L.mil. 11.518,7 conseguente al saldo tra l'incremento di L.mil. 11.890,8 nel debito a medio termine con la *Cassa per il Mezzogiorno* e la diminuzione di L.mil. 372,1 nei mutui con Enti vari.

A garanzia dei mutui sono state utilizzate azioni per un valore di carico di L.mil. 1.128,9.

Corrispondenti creditori: L. 95.580.186.380.

La voce raggruppa i conti correnti intrattenuti con società del gruppo. Rispetto al precedente esercizio si ha un aumento di L.mil. 35.107,1 dovuto a maggiori depositi.

Debiti diversi e partite varie: L. 49.644.877.614.

La voce è così articolata:

conti transitori (partite da regolare in successivi esercizi)		L.mil.	2.292,6
impegni per azioni da liberare:			
— <i>Finmeccanica</i>	L.mil.	24.996,0	
— <i>SME</i>	»	1.700,2	
— <i>ALFASUD</i>	»	100,0	» 26.796,2
partite relative alle obbligazioni (1)			» 11.282,0
fondi e accantonamenti diversi			» 6.583,9
partite varie			» 219,7
fondo previdenza del personale (2)			» 2.470,5
			<u>L.mil. 49.644,9</u>

Rispetto al 31 dicembre 1970, si registra una variazione in aumento di L. milioni 26.076,9, dovuta a movimenti verificatisi nei conti:

*in aumento*

— transitori (partite da regolare in successivi esercizi)	L.mil.	50,1
— impegni per azioni da liberare	»	24.996,0
— partite varie	»	39,8
— fondi e accantonamenti diversi	»	586,3
— fondo previdenza del personale	»	545,4
	L.mil.	26.217,6

*in diminuzione*

— partite relative alle obbligazioni	»	140,7
	L.mil.	26.076,9

(1) Così costituite:

— obbligazioni scadute da rimborsare	L.mil.	6.656,9
— cedole da pagare	»	4.598,1
— premi da consegnare	»	17,8
— differenza pagamenti	»	9,2
	L.mil.	11.282,0

(2) Saldo al 1° gennaio 1971

incrementi:			
— per stanziamento	L.mil.	787,6	
— per restituzione prelievi	»	219,8	
— per recuperi personale distaccato	»	57,3	
— per interessi su conti individuali e su anticipazioni	»	36,4	L.mil. +1.101,1
utilizzi:			
— per quiescenza	L.mil.	412,1	
— per anticipazioni	»	143,6	» — 555,7
			<u>L.mil. 2.470,5</u>

Ratei passivi: L. 5.608.367.251.

Questa voce nel bilancio al 31 dicembre 1970 figurava fra i ' debiti diversi e partite varie '. L'ammontare complessivo, che rispetto al 31 dicembre 1970 presenta una diminuzione di L.mil. 550,4, si articola come segue:

— ratei interessi su obbligazioni in circolazione	L.mil.	5.603,9
— ratei interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	»	4,5
	<u>L.mil.</u>	<u>5.608,4</u>

Come detto per i ratei e i risconti attivi, il calcolo è stato effettuato sulla base del normale criterio della competenza.

Fondo liquidazione personale: L. 4.277.500.917.

Il fondo (1), rispetto al precedente esercizio, aumenta di L.mil. 337,3 per:

incrementi	L.mil.	933,6
utilizzi	»	596,3
	<u>L.mil.</u>	<u>337,3</u>

Fondo speciale art. 24 dello Statuto: L. 679.880.734.

Rispetto al precedente esercizio si registra un aumento di L.mil. 174,3. Nel corso del 1971 sono state utilizzate L.mil. 40,4 per opere di preparazione professionale, tecnica e di assistenza sociale ed è stato accreditato il 15% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1970 pari a L.mil. 214,7.

#### Fondi patrimoniali

Sono costituiti:

a) dal fondo di dotazione che, ai sensi della legge 20 dicembre 1967 n. 1252, è stato elevato da L.miliardi 495,4 a L.miliardi 895,4, ed ulteriormente aumentato a L.miliardi 1.805,4 con leggi 22 marzo 1971 n. 184 e 28 luglio 1971 n. 547.

Nel corso dell'esercizio sono state incassate:

a fronte della legge 20 dicembre 1967 n. 1252	L.mil.	100.000,0
» » » » 22 marzo 1971 n. 184 (partecip. GEPI)	»	5.000,0
» » » » 28 luglio 1971 n. 547	»	120.000,0

Si debbono ancora incassare L. miliardi 905,1 e precisamente:

- L.miliardi 0,1 residui afferenti gli esercizi 1969 e 1970;
- L.miliardi 905 quote afferenti gli esercizi dal 1972 al 1975.

(1) Saldo al 1° gennaio 1971	L.mil.	3.940,2
incrementi:		
— per stanziamenti	L.mil. 863,0	
— per recuperi personale distaccato	» 70,6	L.mil. 933,6
utilizzi		» 596,3
Saldo al 31 dicembre 1971		<u>L.mil. 4.277,5</u>

b) dalla riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto): L. 1.240.210.031, costituita mediante conferimento del 20% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1970.

c) dalla riserva speciale (art. 20 dello Statuto): L. 3.221.234.448, la quale, rispetto al precedente esercizio, presenta una diminuzione di L. 27.230.035 dovuta principalmente all'imputazione di perdite di realizzo sulla cessione della partecipazione alla *Soc. Finanziaria Traforo del Monte Bianco* (L.mil. 60,4) e della perdita emersa dallo stralcio della posizione *Soc. Egiziana Fosfati* a seguito dell'indennizzo ottenuto dal Governo egiziano (L.mil. 416,6) al netto degli utili su riparto a chiusura della liquidazione della *Compagnia Fondiaria Regionale* (L.mil. 423,8).

La quota del fondo di dotazione rimborsata al Tesoro ai sensi dell'art. 18 dello Statuto passa da L. 3.100.130.903 a L. 4.030.682.615 a seguito del versamento di L. 930.551.712 pari al 65% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1970.

Perdite patrimoniali da regolare: L. 154.484.107.431.

Al 31 dicembre 1970 il conto esponeva un importo di L. 91.789.207.431 riguardante le perdite verificatesi nel periodo 1950/1959 e negli anni 1967, 1968, 1969 e 1970. A detto importo si aggiunge quello di L. 62.694.900.000 relativo:

— a svalutazione di partecipazioni azionarie effettuata nel 1971 per	L.mil. 43.666,9 (1);
— a remissione di crediti per	» 19.000,0 (2);
— a quote ripianamento perdite per	» 28,0 (3).

Al conto, in precedenti esercizi erano state imputate perdite afferenti a svalutazioni effettuate nelle partecipazioni in aziende dei settori cantieristico, meccanico e varie, in relazione anche a provvedimenti di riassetto delle aziende stesse.

Il nuovo importo attribuito al conto si riferisce, invece, tanto a perdite registrate nei settori anzidetti, aventi la stessa natura di quelle verificatesi negli anni precedenti, quanto a perdite emerse per effetto della estensione alle finanziarie *Finmeccanica* e SPA del criterio di valutazione delle partecipazioni sulla base del netto patrimoniale risultante dai bilanci approvati.

(1) — SPA	L.mil. 6.232,8
— Finmeccanica	» 23.526,1
— Fincantieri	» 8.140,0
— Ansaldo	» 433,0
— CRDA	» 597,0
— Italcantieri	» 4.738,0
	<u>L.mil. 43.666,9</u>
(2) — SPA	L.mil. 3.000,0
— Finmeccanica	» 16.000,0
	<u>L.mil. 19.000,0</u>
(3) ELSAG Esercizio 1970	<u>L.mil. 28,0</u>

La relazione del Consiglio di Amministrazione auspica che la sistemazione di questa partita formi 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-1970	Saldi al 31-XII-1971	Variazioni
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Fondo di dotazione:			
apporto del Tesoro in essere	892.309,9	1.801.379,3	+909.069,4
quota rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto	3.100,1	4.030,7	+ 930,6
	895.410,0	1.805.410,0	+910.000,0
Quote afferenti agli esercizi dal 1969 al 1975	220.127,4	905.127,4	+685.000,0
	675.282,6	900.282,6	+225.000,0
Riserva ordinaria	953,9	1.240,2	+ 286,3
Riserva speciale	3.248,5	3.221,2	— 27,3
	679.485,0	904.744,0	+225.259,0
Perdite patrimoniali da regolare	91.789,2	154.484,1	+ 62.694,9
	587.695,8	750.259,9	+162.564,1
Avanzo netto dell'esercizio	1.431,6	1.564,9	+ 133,3
Totale fondi patrimoniali	<b>589.127,4</b>	<b>751.824,8</b>	<b>+162.697,4</b>

#### CONTI DI RISCHIO

Sono costituiti da impegni derivanti da prestazioni di fidejussioni, cauzioni e garanzie per L. 837.249.093.995 (di cui L.mil. 818.413,5 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. 872.837.268.139) comprende titoli, valori ed effetti di proprietà dell'Istituto in deposito presso terzi, nonché titoli e valori di terzi affidati in custodia all'Istituto.

In bilancio non figura più la voce 'debito consolidato verso la Banca d'Italia' poiché con il 31 dicembre 1971 si sono esauriti gli obblighi derivanti dalla convenzione stipulata con la Banca d'Italia nel 1936, per il regolamento del residuo debito connesso con operazioni di risanamento compiute dall'IRI.

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

## CONTO PROFITTI E PERDITE

I dividendi sulle partecipazioni azionarie, ammontanti a L.mil. 37.294,0 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 una diminuzione di L.mil. 8.400,7 dovuta principalmente alla mancata remunerazione dei capitali *Italsider*, *Finmare*, *Alitalia*, *RAI* e *Montedison* ed alla riduzione nella misura dei dividendi SME, *Finsider* e *Alfa Romeo*.

Gli interessi sui finanziamenti ammontano a L.mil. 24.177,2 con un aumento di L.mil. 6.069,9 rispetto al 31 dicembre 1970, principalmente per l'incremento verificatosi nell'ammontare medio dei finanziamenti, in particolare nella fascia di finanziamenti il cui tasso è compreso tra il 6,50% e il 7,50% (1).

Gli interessi attivi diversi ammontanti a L.mil. 394,6 sono costituiti da interessi su fondi presso banche, 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 una diminuzione, rispetto al precedente esercizio, di L.mil. 571,9.

I proventi diversi sono costituiti da:

— provvigioni su fidejussioni	L.mil.	863,8
— proventi vari	»	194,6
— proventi netti gestione immobili assegnati ai dipendenti	»	11,3
	<u>L.mil.</u>	<u>1.069,7</u>

Rispetto al precedente esercizio si ha un aumento di L.mil. 215,7.

Gli oneri relativi alle obbligazioni sono costituiti da:

— interessi	L.mil.	36.864,8
— quote ammortamento scarti e spese di emissione	»	4.023,0
— oneri diversi (commissioni alla <i>Banca d'Italia</i> per servizio titoli, spese contabilità meccanografica, inserzioni, stampati, ecc.)	»	260,0
	<u>L.mil.</u>	<u>41.147,8</u>

La diminuzione di L.mil. 2.386,5 rispetto al 31 dicembre 1970, dovuta alla minore circolazione media delle obbligazioni, sconta L.mil. 233,2 per adeguamento del cambio sulle obbligazioni IRI 5,75% 1964/79 in dollari e in D.M.

(1) Nella relazione del Consiglio di Amministrazione (pag. 56) vengono indicati, per settore, i rendimenti medi di competenza delle partecipazioni e dei finanziamenti.

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

— interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.mil.	3.052,2
— interessi su anticipazioni passive e operazioni diverse	»	530,1
— interessi su conti correnti con società del gruppo	»	4.752,0
— oneri vari	»	19,3
	<u>L.mil.</u>	<u>8.353,6</u>

L'aumento di L.mil. 2.047,7, rispetto al 31 dicembre 1970, 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 particolare della società *Autostrade*.

Le spese generali comprendono:

1) spese di funzionamento (affitti, manutenzione locali per gli uffici, ammortamento mobilio, macchinario e attrezzature di ufficio, assicurazioni, cancelleria, stampati, posta, telegrafo, telefono, ecc.)	L.mil.	603,8
2) spese per il personale	»	3.742,0
3) spese per locomozione e viaggi	»	110,7
4) spese per organi amministrativi	»	32,4
5) spese per libri e periodici	»	29,4
6) spese per pubblicazioni e inserzioni	»	296,0
7) spese varie	»	68,2
	<u>L.mil.</u>	<u>4.882,5</u>

Rispetto al precedente esercizio, si riscontra un aumento di L.mil. 150,2 risultante dalla differenza fra maggiori spese di personale (L.mil. 181,8) e minori spese nelle altre voci (L.mil. 31,6).

Nel corso dell'esercizio gli oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo sono ammontati a L.mil. 223,5 e gli oneri per la formazione e l'addestramento professionale, la ricerca operativa e l'indagine scientifica a L.mil. 957,0.

Gli oneri diversi e contributi straordinari sono costituiti da:

quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto	L.mil.	67,0
iniziative per studi di previsione e sviluppo economico e industriale	»	1,5
spese e contributi di partecipazione a convegni e congressi	»	4,2
archivio economico dell'unificazione italiana	»	3,2
	<u>L.mil.</u>	<u>75,9</u>

Gli stanziamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale ammontano, rispettivamente, a L.mil. 863,0 e a L.mil. 787,6 e così per complessive L.mil. 1.650,6. Gli anzidetti fondi coprono tutti gli impegni maturati al 31 dicembre 1971.

Le imposte sono ammontate a L.mil. 4.079,7 con un aumento di L.mil. 1.585,5, costituito per L.mil. 707,3 dalla maggiore imposta dovuta principalmente in dipendenza degli incassi a valere sull'aumento del fondo di dotazione e per L.mil. 878,2 dall'accantonamento per imposte da pagare nel 1972.

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione di L.mil. 1.564,9, 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 1972*

IL COLLEGIO DEI SINDACI



## **Bilancio al 31 dicembre 1971**

## STATO PATRIMONI

### ATTIVO

Partecipazioni:		
azioni in libera proprietà	L. 961.074.963.334	
azioni optabili dagli obbligazionisti	» 32.284.994.000	L. 993.359.957.334
Finanziamenti		» 504.382.424.121
Totale partecipazioni e finanziamenti		L. 1.497.742.381.455
Partite in liquidazione e diverse		» 7.079.327.507
		L. 1.504.821.708.962
Cassa e fondi presso banche		» 4.443.611.279
Crediti diversi e partite varie		» 37.226.250.525
Ratei e risconti attivi		» 4.714.789.871
		L. 1.551.206.360.637
<i>Totale attività</i>		
Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare		» 21.025.953.181
		L. 1.572.232.313.818
CONTI DI RISCHIO		
Debitori per fidejussioni e cauzioni		» 837.249.093.995
CONTI D'ORDINE		
Conto titoli		» 872.837.268.139
		L. 3.282.318.675.952

*Il Contabile Generale*  
ARMANDO ZANETTI POLZI

*I Sindaci*  
CARLO MERLANI  
SATURNINO COLITTO  
CESARE FRASSINETI  
VINCENZO MILAZZO  
MICHELE SAVARESE

## PASSIVO

Obbligazioni:				
in circolazione	L.	591.025.743.610		
estratte per il rimborso	»	19.489.000.000	L.	610.514.743.610
Mutui e operazioni a media e lunga scadenza			»	54.101.917.648
Corrispondenti creditori			»	95.580.186.380
Debiti diversi e partite varie			»	49.644.877.614
Ratei passivi			»	5.608.367.251
Fondo di liquidazione personale			»	4.277.500.917
Fondo speciale (art. 24 dello Statuto)			»	679.880.734
<i>Totale passività</i>			L.	820.407.474.154
Fondo di dotazione	L.	1.805.410.000.000		
di cui:				
Apporto del Tesoro in essere	L.	1.801.379.317.385		
Quota rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto	L.	4.030.682.615		
Da incassare:				
residui di quote afferenti agli esercizi 1969 e 1970	L.	127.418.659		
quote afferenti agli esercizi dal 1972 al 1975	»	905.000.000.000	»	905.127.418.659
			L.	900.282.581.341
Riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto)	L.	1.240.210.031		
Riserva speciale (art. 20 dello Statuto)	»	3.221.234.448	»	4.461.444.479
			L.	904.744.025.820
Perdite patrimoniali da regolare:				
esercizi precedenti	L.	91.789.207.431		
esercizio 1971	»	62.694.900.000	»	154.484.107.431
			L.	750.259.918.389
Avanzo netto di gestione			»	1.570.667.392.543
			»	1.564.921.275
			L.	1.572.232.313.818
CONTI DI RISCHIO				
Creditori per fidejussioni e cauzioni			»	837.249.093.995
CONTI D'ORDINE				
Conto titoli			»	872.837.268.139
			L.	3.282.318.675.952

Il Presidente  
GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale  
LEOPOLDO MEDUGNO

## CONTO PROFIT

### SPESE E ONERI

Oneri relativi alle obbligazioni	L.	41.147.764.703
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	»	8.353.569.460
Spese generali	»	4.882.501.471
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	»	223.579.221
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale, la ricerca operativa e l'indagine scientifica	»	957.000.000
Oneri diversi e contributi straordinari	»	75.872.624
Stanziamiento al fondo di liquidazione del personale	»	862.988.763
Stanziamiento al fondo di previdenza del personale	»	787.575.092
Imposte	»	4.079.757.800
	L.	61.370.609.134
Avanzo netto di gestione	»	1.564.921.275
	<b>L.</b>	<b>62.935.530.409</b>

*Il Contabile Generale*

ARMANDO ZANETTI POLZI

*I Sindaci*

CARLO MERLANI  
SATURNINO COLITTO  
CESARE FRASSINETI  
VINCENZO MILAZZO  
MICHELE SAVARESE

## DITE ESERCIZIO 1971

### PROVENTI

Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L.	37.294.023.510
Interessi sui finanziamenti	»	24.177.155.421
Interessi attivi diversi	»	394.628.936
Proventi diversi	»	1.069.722.542

---

**L. 62.935.530.409**

---

*Il Presidente*  
GIUSEPPE PETRILLI

*Il Direttore Generale*  
LEOPOLDO MEDUGNO



## **Elenco delle partecipazioni al 31 dicembre 1971**

## ELENCO DELLE PARTECIPAZI

	CAI
SOCIETÀ	Numero
<i>bancarie e finanziarie:</i>	
BANCA COMMERCIALE ITALIANA	12.000
CREDITO ITALIANO	90.000
BANCO DI ROMA	8.000
BANCO DI SANTO SPIRITO	16.000
SME - SOCIETÀ MERIDIONALE FINANZIARIA	61.150
SOC. DI GESTIONI AZIONARIE « SAGEA »	5.000
SPA - SOC. FINANZIARIA DI PARTECIPAZIONI AZIONARIE	5.000
GEPI - SOC. DI GESTIONI E PARTECIPAZIONI INDUSTRIALI	3.000
<hr/>	
<i>siderurgiche:</i>	
SOC. FINANZIARIA SIDERURGICA - FINSIDER in libera proprietà optabili dagli obbligazionisti	390.000
ITALSIDER	262.000
<hr/>	
<i>meccaniche:</i>	
SOC. FINANZIARIA MECCANICA - FINMECCANICA	150.000
ALFA ROMEO in libera proprietà optabili dagli obbligazionisti	70.000
INDUSTRIA NAPOLETANA COSTRUZIONI AUTOVEICOLI	
ALFA ROMEO - ALFA SUD	3.000.
SOCIETÀ ITALIANA IMPIANTI	300.
ANSALDO MECCANICO NUCLEARE	20.000.
PROGETTAZIONI MECCANICHE NUCLEARI	100.
<hr/>	
<i>cantieristiche:</i>	
SOC. FINANZIARIA CANTIERI NAVALI - FINCANTIERI	5.000.
ANSALDO	25.000.
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO	10.000.
ITALCANTIERI	50.000.



### 31 DICEMBRE 1971

LE				
PARTECIPAZIONE IRI				
Valore nominale azionario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
5.000	10.856.231	90,47	6.717	72.921.303.627
500	69.806.983	77,56	677	47.259.330.103
5.000	7.285.108	91,06	6.682	48.679.091.656
500	15.994.352	99,96	700	11.196.046.400
2.000	25.428.531	41,58	2.100	53.411.052.159
100	4.000.000	80,—	100	400.000.000
5.000	4.949.800	99,—	3.746	18.541.200.000
3.000	500.000	16,67	10.000	5.000.000.000
				<u>257.408.023.945</u>
500	199.472.092	51,15	683	136.163.449.099
	14.981.700	3,84	820	12.284.994.000
	<u>214.453.792</u>	<u>54,99</u>		<u>148.448.443.099</u>
1.000	16.318.425	6,23	1.492	24.343.323.791
				<u>172.791.766.890</u>
1.000	149.976.316,8	99,98	844	126.589.629.729
1.000	24.297.551	34,71	790	19.197.601.000
	10.000.000	14,29	2.000	20.000.000.000
	<u>34.297.551</u>	<u>49,—</u>		<u>39.197.601.000</u>
0.000	60.000	2,—	10.000	600.000.000
1.000	30.000	10,—	1.000	30.006.000
1.000	7.350.000	36,75	1.000	7.351.460.200
1.000	25.000	25,—	1.000	25.000.000
				<u>173.793.696.929</u>
0.000	4.999.944	99,99	9.883	49.414.656.139
400	12.251.470,3	49,—	250	3.063.757.551
500	2.308.960,3	23,09	237	546.219.925
1.000	24.500.000	49,—	991	24.285.632.910
				<u>77.310.266.525</u>

		CAP
SOCIETÀ		Numero
<i>di telecomunicazioni ed elettroniche:</i>		
STET - SOC. FINANZIARIA TELEFONICA		112.500
SIP - SOC. ITALIANA PER L'ESERCIZIO TELEFONICO		222.500
ELSAG - ELETTRONICA SAN GIORGIO		500
SELENIA - INDUSTRIE ELETTRONICHE ASSOCIATE		11.250
SOCIETÀ ITALIANA TELECOMUNICAZIONI SIEMENS		11.500
ITALSIEL - SOC. ITALIANA SISTEMI INFORMATIVI ELETTRONICI		200
<i>di trasporti marittimi:</i>		
SOC. FINANZIARIA MARITTIMA - FINMARE		36.000
ADRIATICA S.p.A. DI NAVIGAZIONE		
	cat. A	153
	cat. B	147
ITALIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE		
	cat. A	510
	cat. B	490
LLOYD TRIESTINO S.p.A. DI NAVIGAZIONE		
	cat. A	306
	cat. B	294
TIRRENIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE		
	cat. A	153
	cat. B	147
<i>di trasporti aerei:</i>		
ALITALIA - LINEE AEREE ITALIANE		
	cat. A	2.500
	cat. B	2.500

ALE		PARTECIPAZIONE IRI		
Valore nominale azionario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
2.000	64.886.412	57,68	2.287	148.391.298.745
2.000	16.322.127	7,33	2.371	38.693.218.502
1.000	10.000	2,—	1.000	10.002.000
1.000	225.000	2,—	1.000	225.045.000
1.000	230.000	2,—	743	170.775.007
0.000	2.000	1,—	10.000	20.000.000
				<u>187.510.339.254</u>
500	27.160.891	75,45	502	13.630.740.925
0.000	120.000	78,43	10.000	1.200.000.000
		<u>40,—</u>		
10.000	100.000	19,61	10.000	1.000.000.000
		<u>10,—</u>		
10.000	120.000	39,22	10.000	1.200.000.000
		<u>20,—</u>		
10.000	60.000	39,22	10.000	600.000.000
		<u>20,—</u>		
				<u>17.630.740.925</u>
10.000	2.404.545	96,18	9.998	<u>37.384.882.471</u>
	1.372.220	54,89	9.724	
	<u>3.776.765</u>	<u>75,54</u>		

SOCIETÀ		CAPI
		Numero a
<i>autostradali e di infrastrutture:</i>		
AUTOSTRADE - CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE		1.000.
ITALSTAT - SOC. ITALIANA PER LE INFRASTRUTTURE E L'ASSETTO DEL TERRITORIO		7.500.
<i>radiotelevisive:</i>		
RAI - RADIOTELEVISIONE ITALIANA		20.000.
ERI - EDIZIONI RAI RADIOTELEVISIONE ITALIANA		100.
SIPRA - SOC. ITALIANA PUBBLICITÀ		100.
<i>varie:</i>		
MONTECATINI-EDISON		749.000.
CONSORZIO COOPERATIVO PER LA CENTRALE ORTOFRUTTICOLA DI NAPOLI		32.
COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLA PARABOLA D'ORO		1.800.
SOC. GRANDI ALBERGHI SICILIANI		14.080.
PRO-FORM - INVESTIMENTI E INIZIATIVE PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE		200.
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DU TOURISME		
ordinarie		1.256.
privilegiate		31.
PORT DE TANGER		
cat. A		13.
cat. B		121.
buoni di godimento		8.
MONTE AMIATA		
cat. A		19.645.
cat. B		854.

LE					PARTECIPAZIONE IRI				
Valore nominale unitario		Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio				
10.000		999.995	99,99	10.000	9.999.950.000				
1.000		7.275.000	97,—	1.000	7.275.000.000				
					<u>17.274.950.000</u>				
500		15.090.470	75,45	582	8.788.900.747				
1.000		30.000	30,—	1.000	30.000.000				
0.000		70.000	70,—	9.000	630.000.000				
					<u>9.448.900.747</u>				
1.000		31.539.135	4,21	1.295	40.858.694.009				
7.000		7.750	24,20	7.000	54.250.000				
1.000		525.000	29,17	1.004	527.140.132				
100		7.034.973	49,96	100	703.497.300				
3.750		50.000	25,—	3.750	187.500.000				
500		141.786	11,28	3.146	459.920.163				
		2.106	6,69	6.555					
					<u>143.892</u>				
					<u>11,17</u>				
fr. 5		431	3,19	918	15.388.043				
		16.335	13,44	918					
							<u>16.766</u>		
					<u>12,42</u>				
s.v.n.		45	0,56	—					
500		4.120.850	20,98	—					
		179.150	20,97	—					
					<u>4.300.000</u>		1 (1)		
					<u>42.806.389.648</u>				
TOTALE AL 31 DICEMBRE 1971 (2)					<u>993.359.957.334</u>				
(1) per memoria:									
— azioni trasferite all'IRI con legge 14 agosto 1971, n. 814 (operazione perfezionata nel 1972)									
(2) di cui:									
— azioni in libera proprietà					961.074.963.334				
— azioni optabili dagli obbligazionisti					32.284.994.000				
					<u>993.359.957.334</u>				



## **Relazione sui settori controllati**

*I dati e le notizie contenuti nella presente Appendice — che fa parte integrante della relazione del Consiglio di Amministrazione — sono stati ripartiti in tre sezioni: la prima, dedicata al complesso di banche di deposito e agli istituti di credito a medio e lungo termine appartenenti al gruppo; la seconda, alle unità operanti nel campo della produzione di beni e di servizi e, la terza, alle società finanziarie nelle quali sono coordinate, a fini particolari, talune attività del gruppo. Per consentire una più chiara rappresentazione della struttura industriale del gruppo, le numerose attività che si svolgono nel suo ambito sono ripartite per settori, rendendo in tal modo più omogenee le singole trattazioni: così l'elettronica, che è integrata nel gruppo STET, è separatamente trattata nel paragrafo "Elettronica"; l'industria alimentare, il cui sviluppo si svolge sotto la guida della SME, è trattata distintamente nel paragrafo "Alimentare" nel quale è considerata pure la Maccarese facente capo alla SPA; la Santeustacchio-Innocenti, che nell'ambito del gruppo Finsider produce macchinario prevalentemente destinato alla siderurgia, è considerata nel settore "Meccanica".*

*Con questa riclassificazione, vengono anche meglio delineate le ragioni d'essere e le finalità delle finanziarie, in particolare della SME che, come è noto, opera in settori diversi secondo una visione unitaria ispirata all'obiettivo di concorrere, con la necessaria gradualità, ad un sano processo di sviluppo dell'industria meridionale.*



Il sistema bancario italiano durante il 1971 ha operato in condizioni di elevata liquidità, alla quale hanno concorso, da un lato, l'abbondante afflusso di nuovi depositi e, dall'altro, il ristagno della domanda di credito, che solo negli ultimi mesi dell'anno ha dato qualche segno di ripresa.

Nell'anno, la raccolta in lire dalla clientela è aumentata, presso il sistema, del 18%, mentre gli impieghi in lire e in divisa sull'interno si sono accresciuti del 12,9%; nel 1970 i corrispondenti aumenti erano stati del 16,1% per la raccolta e del 13,8% per gli impieghi; così il rapporto impieghi/raccolta, che già nel corso del 1970 era passato dal 68,8% al 67,6%, alla fine del 1971 è disceso al 64,8%.

L'afflusso dei nuovi depositi è stato alimentato in larga misura dal risparmio individuale e, quindi, ha interessato maggiormente le piccole e medie aziende di credito, a carattere locale e con reti di sportelli più capillari, a scapito delle banche maggiori: la raccolta sia presso gli istituti di credito di diritto pubblico (+ 15,2%), sia presso le banche di interesse nazionale (+16,3%) si è accresciuta in misura inferiore a quella media del sistema (+18%).

Analogo fenomeno si riscontra per gli impieghi, con incrementi rispettivamente dell'11,6%, del 9,5% e del 12,9%.

Lo sviluppo della raccolta e la difficoltà di impiegare i nuovi mezzi avrebbero dovuto produrre un abbassamento dei tassi passivi, che già al principio dell'anno si era cercato di regolare col nuovo accordo interbancario e che, successivamente, erano anche stati ridotti.

In effetti, durante la prima metà dell'anno una certa disciplina nell'osservanza delle condizioni dell'accordo aveva determinato una sia pur contenuta flessione nel costo della raccolta; dopo la pausa estiva, però, il riaccendersi della concorrenza fra le banche in entrambi i campi, della raccolta e degli impieghi, ha rispinso verso l'alto i tassi passivi e provocato, in pari tempo, una progressiva riduzione dei tassi attivi, sollecitata quest'ultima anche dalla diminuzione, avvenuta in due riprese, del tasso ufficiale di sconto dal 5,50% al 4,50% e del tasso sulle anticipazioni della *Banca d'Italia* dal 5,50% al 4%.

L'insieme dei fattori sopraccennati ha concorso a tonificare il mercato del reddito fisso determinando, tra l'altro, un forte alleggerimento, se non addirittura l'eliminazione, delle minusvalenze esistenti alla fine dello scorso esercizio nei portafogli titoli di molte banche.

### Banche di interesse nazionale

Nelle tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — la raccolta in lire dalla clientela è salita, nel 1971, a 8.426 miliardi, con un aumento di 1.182 miliardi (1.359 nel 1970) pari, come si è detto, al 16,3% (23,1%, nel 1970); a tale espansione hanno partecipato per oltre nove decimi i conti correnti, incrementati nell'anno del 18%, e, per il resto, i depositi a risparmio, che si sono accresciuti del 7,6% (nel 1970 erano aumentati del 36,7% i conti correnti, ma si erano contratti del 18,4% i depositi).

Gli impieghi in lire e in valuta sull'interno, dal canto loro, sono saliti a 6.347 miliardi, con un incremento di 553 miliardi, pari al 9,5% (691 miliardi, pari al 13,5%, nel 1970): per gli impieghi in lire l'aumento è stato del 10,4% e per quelli in valuta del 2,2% (+14,5% e +6,2%, rispettivamente, nel 1970); l'espansione degli impieghi ha assorbito, nel 1971, il 50% circa del flusso addizionale della raccolta, come nel 1970.

Dato il relativo minor aumento degli impieghi, il rapporto impieghi/raccolta è regredito dall'80% al 75,3%, percentuale che resta comunque notevolmente più elevata di quella media del sistema (64,8%).

La raccolta da altre banche, che nel 1970 si era accresciuta di 371 miliardi (46,7%), nel 1971 è aumentata soltanto di 150 miliardi (12,9%), raggiungendo alla fine dell'anno i 1.314 miliardi.

La situazione di liquidità in cui le tre banche si sono trovate ad operare nel 1971 ha portato alla eliminazione del ricorso alla *Banca d'Italia* per anticipazioni su titoli e risconto di effetti che si era effettuato nel 1970 e, quindi, alla scomparsa dei relativi oneri e ad una espansione degli impieghi in Buoni ordinari del Tesoro. Il portafoglio degli altri titoli a reddito fisso, in carico alla fine del 1971 per circa 1.250 miliardi, è rimasto praticamente invariato rispetto a un anno prima, ma il suo rapporto con la raccolta in lire dalla clientela è sceso dal 17% al 14,8%.

La gestione divise è stata caratterizzata dallo sviluppo sia della raccolta sia degli impieghi, specie per quanto concerne il lavoro da estero a estero, nonostante le note vicende monetarie.

Per quanto riguarda l'organizzazione all'interno, si ricorda che nel corso del 1971 il *Banco di Roma*, allo scopo di allargare la propria presenza nel Mezzogiorno, ha assunto partecipazioni di maggioranza in cinque banche: *Banca di Andria*, *Banca Fasanese*, *Banca Agricola e Commerciale di Altamura*, *Banca Agricola e Industriale di Gioia del Colle* e *Società Bancaria Napoletana*. Il *Credito Italiano*, dal canto suo, ha acquistato, e poi incorporato, la *Banca di Mondovì C. G. Battaglia e C.*

Per ciò che attiene all'organizzazione all'estero, la *Banca Commerciale Italiana* ha trasformato in filiale il suo ufficio di rappresentanza di Londra ed ha aperto una filiale a Singapore; il *Credito Italiano* è entrato a far parte del gruppo ORION, affiancandosi alla *Chase Manhattan Bank*, alla *National Westminster Bank*, alla *Royal Bank of Canada* e alla *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*, alle quali di recente si è aggiunta la *Mitsubishi Bank*; il *Banco di Roma* ha trasformato in filiale il suo ufficio di rappresentanza a San Francisco ed ha concluso con il *Crédit Lyonnais* e la *Commerzbank* un importante accordo di cooperazione che, fra l'altro, ha già portato alla istituzione in comune di uffici di rappresentanza a Tokyo, Singapore, Sidney e Città del Capo.

I risultati economici sono stati soddisfacenti: l'utile della gestione del denaro, anche per effetto del maggior reddito su titoli e disponibilità, ha segnato un miglioramento che, insieme con il più consistente apporto del lavoro di intermediazione, ha permesso di bilanciare con un certo margine gli aggravii derivanti dagli aumenti di tutte le componenti delle spese di amministrazione e del carico fiscale; le spese per il personale hanno risentito anche dell'incremento degli organici che, nel complesso, sono saliti da 30.472 a 31.565 dipendenti.

Dopo avere effettuato congrui accantonamenti e ammortamenti, le tre banche hanno registrato utili netti di bilancio per 15,5 miliardi (15,2 miliardi nel 1970), che hanno consentito di assegnare alle riserve ufficiali 3,1 miliardi (2,9 miliardi nell'esercizio precedente) e di mantenere invariata nella misura dell'8,5% la remunerazione dei capitali sociali.

## Mediobanca - Banca di Credito Finanziario

I depositi vincolati e i conti correnti di *Mediobanca* — acquisiti come noto in massima parte per il tramite di sportelli delle tre banche di interesse nazionale — ammontavano a fine anno a 1.302 miliardi, con un aumento di 205 miliardi, pari al 18,6%. Con un incremento di 233 miliardi nell'anno (21,2%) gli impieghi hanno raggiunto la somma di 1.252 miliardi: di questo importo i finanziamenti agevolati all'esportazione ed i prestiti a paesi in via di sviluppo rappresentavano circa due quinti.

I consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari costituiti e diretti da *Mediobanca* nel corso dell'anno in esame hanno riguardato emissioni per 340 miliardi; gli aumenti di capitale a pagamento dei quali, sempre nel 1971, *Mediobanca* ha garantito la sottoscrizione per conto di consorzi da essa diretti sono ammontati a 8 miliardi.

L'utile dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1971 è risultato di 3,3 miliardi (2,3 miliardi nell'esercizio precedente), al netto di un accantonamento di 3,8 miliardi al fondo rischi; sono stati assegnati 1 miliardo al fondo svalutazione titoli, 500 milioni alla riserva ordinaria ed è stata mantenuta nella misura dell'11% la remunerazione del capitale sociale.

## Credito Fondiario

Il lavoro svolto dal *Credito Fondiario* nel 1971, come sempre in collaborazione con le tre banche di interesse nazionale, è stato soddisfacente: l'importo dei mutui definiti è stato di 127,6 miliardi, contro 99,5 nel 1970, mentre le cartelle in circolazione sono salite a 583 miliardi circa, con un aumento, sul 1970, del 17,6%. A norma della legge 6 marzo 1970, n. 73, con il 31 dicembre 1971 è scaduto il termine per la conversione al 6% del tasso d'interesse delle vecchie cartelle al 5%; presso il *Credito Fondiario* le cartelle convertite hanno raggiunto un totale di 393,2 miliardi, pari al 71% della massa convertibile.

Il collocamento delle cartelle è stato abbastanza agevole, anche in relazione alla migliorata ricettività del mercato del reddito fisso.

L'espansione dell'attività ha messo in grado di coprire il sensibile incremento delle spese e di aumentare di 2.307 milioni il fondo rischi; l'utile netto è stato di 1.843 milioni (1.750 nell'esercizio precedente) consentendo di elevare da 900 milioni ad un miliardo l'assegnazione alla riserva ordinaria e di remunerare il capitale nella misura dell'8,5%.

Anche nel 1971, come ormai da alcuni anni, l'attività della Sezione autonoma opere pubbliche non ha registrato sviluppi: l'ammontare dei mutui è rimasto invariato in 8,4 miliardi, mentre l'utile netto, di 93,8 milioni, è stato portato in aumento della riserva ordinaria.

## Banco di Santo Spirito

L'attività del *Banco di Santo Spirito* ha segnato anche nel 1971 notevoli progressi: l'insieme dei mezzi di terzi amministrati, che alla fine dell'anno ha raggiunto gli 867 miliardi, si è accresciuto di 156 miliardi, e cioè del 21,9%; gli impieghi ordinari con la clientela, a loro volta, hanno superato i 510 miliardi, registrando un aumento di 117 miliardi, pari al 29,7%; la consistenza del portafoglio titoli a reddito fisso, è rimasta, invece, praticamente invariata: 211 miliardi, contro 205 miliardi alla fine del 1970.

I maggiori proventi originati dall'espansione del lavoro hanno permesso, nonostante l'aumento anche sensibile delle spese di amministrazione, di effettuare i necessari accantonamenti ed ammortamenti e di esporre un utile netto di 1.155 milioni (contro 935 nell'esercizio precedente): sono stati assegnati 300 milioni alla riserva ufficiale (che ha così raggiunto il 50% del capitale sociale di 8 miliardi) ed è stata elevata dall'8,5% al 10% la misura del dividendo.

Rilevata l'opportunità di adeguare i mezzi propri del Banco ai mezzi di terzi da esso amministrati, l'assemblea straordinaria degli azionisti del 26 aprile 1972 ha deliberato l'aumento a pagamento del capitale sociale da 8 a 16 miliardi.

Dopo il rallentamento avvenuto nel 1970 nel ritmo di espansione, la produzione mondiale di acciaio nel 1971 ha registrato una flessione (da 597 a 582 milioni di t: — 2,4%) per la prima volta dopo il 1958; allora la recessione fu di fatto limitata agli Stati Uniti: nello scorso anno, invece, si è diffusa, in relazione all'andamento generalmente sfavorevole della congiuntura economica internazionale, alla quasi totalità dei paesi industriali ad economia di mercato. Come risulta dalla tabella n. 1, le flessioni più rilevanti si sono registrate nel Regno Unito (— 14,6%), nella Repubblica Federale Tedesca (— 10,5%) e negli Stati Uniti (— 8,6%), con l'influenza, in quest'ultimo caso, del riassorbimento delle scorte precedentemente accumulate in previsione di scioperi per il rinnovamento del contratto di lavoro dei siderurgici; in flessione o stazionaria la produzione presso gli altri paesi della CEE; il Giappone, a sua volta, dopo anni di intensa espansione, ha registrato una riduzione dell'ordine del 5% (5 milioni di t), pur avendo spinto le esportazioni al livello record di 24,2 milioni di t.

Fra i paesi ad economia collettivizzata, l'URSS ha raggiunto, con 121 milioni di t (+ 4,4% sul 1970), il primo posto nella graduatoria mondiale.

In una fase di generale ampliamento delle capacità produttive, la diminuzione della produzione ha determinato un notevole abbassamento del grado di utilizzazione degli impianti: in particolare si è passati nella CEE dall'86% al 76% ed in Giappone dal 95% all'87%; unitamente ai maggiori oneri per il lavoro e le materie prime, ciò ha fatto lievitare in notevole misura i costi di produzione, mentre la debolezza della domanda ha provocato diffuse riduzioni dei prezzi di vendita.

Di qui un generale peggioramento dei risultati economici, con l'emergere di perdite anche presso i gruppi siderurgici più affermati.

In tale quadro il generale riesame della situazione di mercato ha indotto, in alcuni casi, a rinviare l'attuazione di progetti di investimento e ad anticipare la chiusura degli impianti meno moderni.

La congiuntura sfavorevole che ha investito l'Italia nel 1971 ha determinato, per la prima volta dopo il 1964, una contrazione della domanda interna di acciaio da 20,2 a 17,8 milioni di t (— 12%), cioè, praticamente, al livello del 1968 (17,4 milioni di t). Rispetto alle previsioni inizialmente formulate per il 1971 (21,5 milioni di t), la caduta della domanda interna è stata dunque di quasi 4 milioni di t.

Tabella n. 1 - Produzione mondiale di acciaio nel 1970 e nel 1971  
(migliaia di t)

Paesi	1970		1971		Variazioni 1970-71
	t migliaia	%	t migliaia	%	
Germania R.F.	45.041	7,6	40.314	6,9	—10,5
Francia	23.774	4,0	22.843	3,9	— 3,9
Italia	17.277	2,9	17.452	3,0	+ 1,0
Paesi Bassi	5.030	0,8	5.070	0,9	+ 0,8
Belgio	12.607	2,1	12.443	2,1	— 1,3
Lussemburgo	5.462	0,9	5.241	0,9	— 4,0
<b>CEE</b>	<b>109.191</b>	<b>18,3</b>	<b>103.363</b>	<b>17,7</b>	<b>— 5,3</b>
Regno Unito	28.315	4,7	24.173	4,1	—14,6
Stati Uniti	122.120	20,5	111.630	19,2	— 8,6
Unione Sovietica	115.886	19,4	121.000	20,8	+ 4,4
Cina Popolare	18.000	3,0	21.000	3,6	+16,7
Europa Orientale	40.510	6,8	42.320	7,3	+ 4,5
Giappone	93.322	15,6	88.555	15,2	— 5,1
Altri paesi	69.656	11,7	70.359	12,1	+ 1,0
<b>Totale</b>	<b>597.000</b>	<b>100,0</b>	<b>582.400</b>	<b>100,0</b>	<b>— 2,4</b>

La produzione siderurgica, a sua volta (v. tabella n. 2), sia per la minore funzionalità degli impianti (specie di quelli a ciclo integrale, fortemente danneggiati dalle agitazioni sindacali del biennio 1969-70), sia per il ripetersi degli scioperi, l'aumento dell'assenteismo e lo scadimento dei rendimenti, è risultata di 17,4 milioni di t; essa si è così mantenuta sostanzialmente stazionaria per il terzo anno consecutivo, mentre la capacità produttiva è andata aumentando di oltre 3 milioni di t, in gran parte presso le aziende del gruppo.

Il grado di utilizzazione degli impianti, che dall'86,3% del 1968 era passato all'81% nel 1970, è quindi ulteriormente sceso al 76,5% nel 1971.

Essendosi portata la domanda interna all'incirca sui livelli della produzione (17,8 contro 17,4 milioni di t), si è avuta nel 1971 una riduzione del 21% nelle importazioni (da 6,2 a 4,9 milioni di t), rimaste comunque pari al 28% circa del consumo, giacchè lo sfavorevole andamento del mercato siderurgico internazionale si è riflesso in Italia con una vivace presenza dei concorrenti esteri, che si avvalgono di

una ormai consolidata organizzazione commerciale (1). In questa situazione, gli operatori italiani sono stati spinti a forzare, a scapito dei ricavi, le esportazioni, passate da 2,4 a 4,1 milioni di t (+ 71%), sì che il deficit della bilancia siderurgica si è ridotto da 3,8 a 0,8 milioni di t (v. tabella n. 2).

Prima di riferire sull'andamento del gruppo *Finsider* si ricorda che, in armonia con le direttive impartite dal CIPE, si è fatto luogo al passaggio della *Breda Siderurgica* alla *Cogne* (2), al fine di un coordinamento produttivo nel settore dei laminati lunghi in acciaio speciale; si è inoltre proceduto alla costituzione della società *Acciaierie di Piombino*, a partecipazione paritetica *Italsider-Fiat*, società cui è stato apportato il centro siderurgico toscano dell'*Italsider*. D'altro lato, sempre nel corso dell'esercizio in esame, la *Finsider* ha rilevato l'intero comparto del macchinario (stabilimento di Lambrate) facente capo alla società *Innocenti*,

Tabella n. 2 - Produzione, commercio estero e consumo di acciaio in Italia nel periodo 1968-71  
(milioni di t)

	1968	1969	1970	1971
Produzione	17,0	16,4	17,3	17,4
Rilaminazione da rottame	0,1	0,1	0,1	0,1
Importazione	3,4	4,8	6,2	4,9
Prelievo giacenze	0,1	0,8	—	—
<i>Disponibilità</i>	20,6	22,1	23,6	22,4
Esportazione	3,2	2,6	2,4	4,1
Aumento giacenze	—	—	0,9	0,5
<i>Consumo</i>	17,4	19,5	20,3	17,8

successivamente apportato alla società *Innocenti Meccanica* (3); per quest'ultima, nell'aprile del corrente anno, è stata deliberata la fusione con la *Santeustacchio*, per la formazione del nuovo complesso *Innocenti-Santeustacchio*.

Per una corretta valutazione dell'andamento del gruppo *Finsider*, occorre anzitutto rammentare che si era fatto affidamento sul ritorno nel 1971 a soddisfacenti livelli di produttività, grazie a una ripresa del mercato interno e ad una normalizzazione dei rapporti sindacali; le aspettative sono state completamente deluse: alla sopravvenuta flessione della domanda si è infatti accompagnato un riaccendersi di agitazioni sindacali che, pur con un numero di ore di lavoro perdute nettamente inferiore

(1) Nel periodo 1966-71 le importazioni di acciaio sono ammontate a oltre 26 milioni di t, pari al 25% circa del consumo globale del periodo.

(2) Pertanto tutti i dati riportati nel presente capitolo, con riferimento al gruppo *Finsider*, tanto per il 1971 quanto per gli anni precedenti non includono la *Breda Siderurgica*.

(3) Notizie e dati su tale azienda sono inclusi nel capitolo « Meccanica ».

a quello dei due anni precedenti, hanno provocato perdite di produzione di entità comparabile, sia come effetto postumo dei danni subiti da alcuni impianti dell'*Italsider* (altiforni di Bagnoli e Taranto) nel corso delle agitazioni del 1969-70, sia per l'aumento intervenuto nell'assenteismo sia, infine, per la drastica caduta dei rendimenti. In proposito, nel prospetto che segue si riepilogano le perdite di ore di lavoro e di produzione sopportate dalle aziende del gruppo *Finsider* nel corso dell'ultimo triennio.

Anni	Ore di manodopera perdute (milioni)	Perdite di produzione rispetto agli obiettivi annuali (milioni di t di acciaio)
1969	6,5	1,1
1970	3,3	1,5
1971	2,0	1,2
<i>Totale triennio</i>	<b>11,8</b>	<b>3,8</b>

Si osservi l'aumento nel rapporto tra perdite di produzione e di ore di lavoro, dovuto all'inasprimento intervenuto nelle forme di lotta sindacale.

Come conseguenza di questo insieme di fattori, l'attività del gruppo è rimasta sostanzialmente ai livelli del 1968, nonostante che da allora la capacità produttiva sia aumentata di 2 milioni di t di acciaio. È quindi gravemente peggiorato il grado di utilizzazione degli impianti: in particolare, presso l'*Italsider* — la società maggiormente colpita dalle vicende descritte — esso è progressivamente caduto dal 94% nel 1968 al 77% nel 1971.

È in questo quadro che vanno considerate le risultanze del gruppo nel 1971 (v. tabella n. 3): le produzioni di ghisa e di acciaio, segnando, rispettivamente, incrementi del 4,9% e del 3,1% sul 1970, sono rimaste a livelli inferiori di 0,8 e 1,2 milioni di t in confronto ai programmi annuali; per l'acciaio, la produzione è stata addirittura inferiore a quella del 1968. Le altre aziende siderurgiche nazionali — rese meno vulnerabili dal tipo di processo adottato (carica solida) e dalla minore dimensione — pur segnando in confronto con il 1970 una lieve flessione, hanno invece prodotto quasi l'8% in più di acciaio rispetto a tre anni prima.

È da rilevare che nel 1971 l'apporto dei centri meridionali *Finsider* è salito dal 45% al 52% del totale.

Quanto ai prodotti finiti (v. tabella n. 4), l'aumento registrato per i laminati piatti a caldo (+ 357 mila t) ha permesso, con l'entrata in funzione di nuovi impianti, un incremento della produzione di laminati a freddo del 20% (+ 339 mila t). Soddisfacente l'espansione dei rivestiti (+ 52 mila t), che ha fatto recuperare la



flessione del 1970; sostanzialmente invariata, invece, la produzione di tubi, mentre è regredita quella di profilati, in entrambi i casi soprattutto come conseguenza della crisi dell'edilizia.

**Tabella n. 3 - Produzione di ghisa e di acciaio Finsider e nazionale nel periodo 1968-71**  
(migliaia di t)

		1968	1969	1970	1971	Variazioni 1970-71	
						assolute	%
<i>Ghisa</i>	FINSIDER	7.377	7.284	7.828	8.209	+381	+ 4,9
	Altri produttori	449	497	504	327	-177	-35,1
	<i>Totale nazionale</i>	<b>7.826</b>	<b>7.781</b>	<b>8.332</b>	<b>8.536</b>	<b>+204</b>	<b>+ 2,4</b>
<i>Acciaio</i>	FINSIDER	9.728	9.104	9.338	9.631	+293	+ 3,1
	Altri produttori (a)	7.236	7.324	7.939	7.821	-118	- 1,5
	<i>Totale nazionale</i>	<b>16.964</b>	<b>16.428</b>	<b>17.277</b>	<b>17.452</b>	<b>+175</b>	<b>+ 1,0</b>

(a) Compresa la *Breda Siderurgica*.

Le vendite di prodotti siderurgici hanno, nell'insieme, registrato un lieve aumento (da 8,3 a 8,5 milioni di t) esclusivamente determinato dalle esportazioni che, per le ragioni sopra indicate, si sono all'incirca raddoppiate, raggiungendo 1,8 milioni di t.

**Tabella n. 4 - Principali produzioni siderurgiche del gruppo nel periodo 1968-71 (a)**  
(migliaia di t)

	1968	1969	1970	1971	Variaz. % 1970-71
Profilati	1.360	1.388	1.463	1.380	- 5,7
Prodotti piatti a caldo	5.558	5.551	5.568	5.925	+ 6,4
Laminati a freddo	1.630	1.738	1.685	2.024	+20,1
Prodotti rivestiti	374	394	352	404	+14,8
Tubi:					
senza saldatura	559	521	565	564	—
saldati	504	491	530	531	—
Materiali armamento, ruote e cerchioni	178	156	166	211	+27,1
Fucinati, stampati e getti	104	100	116	108	- 6,9

(a) Esclusa la *Breda Siderurgica*.

Quanto alla produzione di cemento, essa è stata pari a 3,5 milioni di t, con una diminuzione, sul 1970, del 6,2%, dovuta essenzialmente alla crisi edilizia.

A causa dell'insoddisfacente andamento dei prezzi e dell'accresciuto volume delle esportazioni, generalmente meno remunerative, il fatturato consolidato del settore siderurgico è sceso, tra il 1970 e il 1971, da 1.023 a 997 miliardi di lire, con una flessione del 2,6%; conglobando anche il settore cementiero, i suddetti valori risultano, rispettivamente, di 1.057 e 1.028 miliardi (— 2,7%), di cui 237 miliardi per vendite all'estero (137 nel 1970).

Il personale del gruppo *Finsider* è salito nell'anno da 82.584 a 89.956 addetti (+ 9%). Il costo complessivo del lavoro ha raggiunto nel 1971 i 342 miliardi, con un aumento del 16% che fa seguito a quello del 39% intervenuto nel 1970; il costo medio orario è stato del 14,8% superiore a quello del 1970 e del 44,3% a quello del 1969; è da tener conto che tali incrementi sono attenuati dall'inserimento dei nuovi addetti, a livelli di retribuzione inferiori alla media, e dall'accresciuta quota di oneri sociali fiscalizzati, dato che lo sviluppo dell'occupazione ha riguardato per gran parte le aziende meridionali del gruppo.

Gli investimenti nel settore siderurgico sono sommati nell'esercizio in esame a 419 miliardi, con un aumento di 196 miliardi sull'anno precedente, da ascrivere, principalmente, all'avanzamento dei lavori di ampliamento del centro di Taranto; di tale ammontare 339 miliardi sono attribuibili all'*Italsider*, 20 miliardi al complesso *Terni-Terninoss* e 7 miliardi alla *Dalmine*. La *Cementir* ha investito, a sua volta, 9 miliardi.

Nel Mezzogiorno sono stati complessivamente investiti 319 miliardi, pari al 75% degli investimenti localizzabili.

Dopo l'insoddisfacente andamento economico del gruppo *Finsider* nel 1970, i risultati dell'esercizio in esame accusano un ulteriore grave deterioramento: si è riscontrato, da un lato, un sensibile aumento dei costi, soprattutto per il personale, per le materie prime (escluso il rottame) e per le manutenzioni (di conseguenza anche alla necessità di ripristinare l'efficienza di impianti danneggiati nel corso di precedenti agitazioni); d'altro lato, si è avuto una flessione, seppure contenuta, dei ricavi, avendo la migliorata composizione qualitativa delle vendite solo parzialmente compensato il calo dei prezzi medi, su cui ha inciso anche il maggior sforzo di penetrazione commerciale sui mercati esteri.

Va poi ricordato che, mentre aumentavano gli organici e la capacità produttiva, il mancato sviluppo della produzione — nella misura suindicata di 1,2 milioni di t di acciaio — si è tradotto presso la siderurgia di base in una nuova caduta della produttività del lavoro al livello di 140 t di acciaio pro-capite (rispetto alle 150 t del 1970 e alle 172 t del 1968) e, contemporaneamente, in una ulteriore riduzione del coefficiente di utilizzazione degli impianti. Sono queste sostanzialmente le conseguenze della persistente tensione nei rapporti di lavoro e degli elevati indici di assenteismo, che hanno raggiunto punte senza precedenti presso l'*Italsider* di Bagnoli, la *Deriver* e l'*ARMCO-Finsider*.

Tenuto conto dei risultati economici delle maggiori aziende, senza eccezione peggiorati, la *Finsider* non sarà in condizioni di assegnare un dividendo.

Si forniscono qui di seguito dati e notizie sulle principali società del gruppo.

## Italsider

Come anticipato nella relazione dello scorso anno, i riflessi dell'anomalo andamento dell'*Italsider* nel biennio 1969-70, a causa soprattutto della situazione sindacale, si sono fatti sentire anche nel 1971, determinando perdite di produzione e disservizi, cui hanno concorso anche i numerosi scioperi presso le aziende appaltatrici.

La fermata anticipata di due altiforni nello stabilimento di Bagnoli e la minore resa degli altiforni a Taranto, a cagione dei danni sofferti dagli impianti, nonché le nuove agitazioni sindacali hanno frenato sensibilmente l'espansione della produzione di ghisa e impedito conseguentemente una normale marcia delle acciaierie e dei laminatoi.

I livelli produttivi raggiunti dalla società sono riportati nella tabella n. 5.

Tabella n. 5 - Principali produzioni Italsider nel 1970 e nel 1971 (a)  
(migliaia di t)

Produzione	1970	1971
Ghisa	7.827	8.209 (7.532)
Acciaio	8.259	8.616 (7.951)
Laminati a caldo (b)	6.336	6.630 (6.373)
Laminati a freddo	1.503	1.832
Tubi saldati di grande diametro	226	258

(a) I dati tra parentesi escludono la produzione del centro di Piombino dopo il 15 luglio, data del passaggio dello stesso alla nuova società costituita dalla *Italsider* e dalla *Fiat*.

(b) Al netto delle trasformazioni presso la *Terni*.

I quantitativi in essa indicati sono rimasti molto al di sotto dei programmi iniziali: gli scarti in meno raggiungono 0,8 milioni di t per la ghisa, 1,1 milioni di t per l'acciaio, oltre 0,7 milioni di t per i laminati a caldo e 130 mila t per i laminati a freddo.

Le spedizioni (compreso il centro di Piombino) hanno raggiunto 7.460 mila t, contro 6.976 mila t nel 1970 (+ 6,9%). Il calo della domanda sul mercato nazionale ha determinato un notevole sviluppo delle vendite all'estero, spesso con forte sacri-

ficio di ricavi: le quantità esportate, pari a 1.464 mila t (691 mila nel 1970), sono state pari al 20% delle vendite totali, il doppio rispetto al 1970.

Il fatturato è salito da 638 a 680 miliardi (+ 6,6%) mantenendosi in linea con le quantità vendute grazie soprattutto alla migliorata composizione qualitativa delle spedizioni, che ha compensato la flessione dei ricavi unitari.

Gli investimenti effettuati nell'anno sono sommati a 339 miliardi; fra le principali realizzazioni si citano:

- a Taranto, l'entrata in esercizio della VI batteria di forni a coke, dell'altoforno n. 4, della colata continua, dell'impianto di raffreddamento bramme e della II linea di taglio veloce; è inoltre entrato in esercizio il nuovo laminatoio a freddo, avviato nel dicembre del 1970;
- a Trieste, il potenziamento dell'impianto di agglomerazione.

Nel corso del 1971 l'*Italsider* ha aumentato l'occupazione di 5.519 dipendenti; tenendo conto, d'altra parte, dello scorporo dello stabilimento di Piombino (5.807 addetti) il personale della società è passato da 44.340 a 44.052 addetti.

I risultati economici, già deficitari nel precedente esercizio, hanno subito un ulteriore pesante peggioramento: occorre ancora una volta ricordare che nel 1971 si sono cumulate parte delle conseguenze dirette e indirette delle agitazioni del precedente biennio con quelle dei nuovi scioperi e del marcato assenteismo dell'anno (12,5%); si spiega così la generale scarsa funzionalità degli impianti e la necessità di procedere addirittura alla fermata anticipata di alcuni altiforni. In consuntivo, la produzione di acciaio dell'anno è rimasta per 1,1 milioni di t sotto i traguardi iniziali previsti.

A così ingenti perdite si sono aggiunti nuovi cospicui aumenti di costo delle materie prime (quasi un terzo per il carbone fossile e il 12% per i minerali di ferro) e del personale (+ 13% in termini di costo orario medio), in presenza di prezzi di vendita cedenti.

Dato tale andamento, la società ha chiuso l'esercizio 1971 con una perdita di 28,7 miliardi, dopo aver effettuato ammortamenti per 58,5 miliardi di lire, nella stessa misura dell'anno precedente e pertanto non sufficienti.

## Dalmine

In linea con il generale andamento del mercato siderurgico nazionale, la domanda interna di prodotti tubolari è diminuita da 2.180 mila t nel 1970 a circa 1.900 mila t: la flessione (— 12%) ha interessato sia il consumo dei saldati (— 10,5%), sia quello dei tubi senza saldatura (— 16%).

L'attività della *Dalmine* è stata frenata da agitazioni sindacali: la produzione di acciaio ha segnato una flessione del 3,6% e quella dei tubi saldati del

10,2%; al livello del 1970 è risultata invece la produzione di tubi senza saldatura (v. tabella n. 6).

Le spedizioni nel 1971 sono scese a 794 mila t (— 4,2% rispetto al 1970) pur avendo le esportazioni registrato un aumento del 36,5%, da 156 mila t a 213 mila t; il fatturato è stato, a sua volta, di 139,4 miliardi, contro 143,4 miliardi nel precedente esercizio (— 2,8%).

Tabella n. 6 - Principali produzioni Dalmine nel 1970 e nel 1971  
(migliaia di t)

Produzioni	1970	1971	Variazioni %
<i>Acciaio</i>	507	488	— 3,6
<i>Tubi:</i>	868	836	— 3,8
senza saldatura	565	564	— 0,2
saldati	303	272	—10,2

Sono stati effettuati investimenti per 7 miliardi, che riguardano, oltre ad alcuni adeguamenti impiantistici nel principale stabilimento di Dalmine, il completamento, a Costa Volpino, delle linee per la produzione di tubi a freddo in acciaio inossidabile e l'avvio, nello stabilimento di Apuania, dei lavori per l'impianto di bonifica dei tubi per trivellazione.

Il personale a fine 1971 ammontava a 13.028 addetti, con un aumento, nell'anno, di 433 addetti, essenzialmente dovuto alla progressiva applicazione degli accordi sindacali conclusi alla fine del 1969.

Il risultato economico denuncia un rilevante peggioramento, consuntivandosi, dopo aver effettuato ammortamenti per 7,3 miliardi, in un disavanzo di 2,6 miliardi, che segue al sostanziale pareggio del 1970. La perdita è imputabile alla riduzione dei ricavi di fronte ad un costante aumento dei costi, specie del personale (19% in termini di costo medio orario); va aggiunto che il numero delle ore pro-capite lavorate si è ridotto dell'8,5%, in relazione soprattutto al maggiore assenteismo (salito dal 7,5% al 10% delle ore lavorate).

## Terni e Terninoss

La società *Terni* ha risentito pesantemente, dal lato della domanda e dei prezzi di vendita, della crisi del settore delle costruzioni e del generale rallentamento degli investimenti; l'attività dell'acciaieria ha per di più risentito dei danni provocati dalla caduta di un fulmine sullo stabilimento.

La produzione di acciaio (v. tabella n. 7) si è così ridotta del 7,7% rispetto al 1970; in espansione quella di lamierini magnetici (+9,2%), di nastri al carbonio (+ 21%) e di tondo (+ 3,4%), mentre si è ridotta del 3,8% la produzione di inossidabili.

Il fatturato complessivo, pari a 81,2 miliardi, ha registrato un incremento dell'1,4% grazie all'aumento ed alla migliore composizione qualitativa delle spedizioni, fattori che hanno compensato la forte caduta dei ricavi unitari, soprattutto alla esportazione.

**Tabella n. 7 - Principali produzioni Terni nel 1970 e nel 1971**  
(migliaia di t)

Produzioni	1970	1971	Variazioni %
Acciaio	400	369	- 7,7
Lamierini magnetici	141	154	+ 9,2
Inossidabili	133	128	- 3,8
Nastri al carbonio	186	225	+21,0
Tondo	204	211	+ 3,4
Fucinati, stampati e getti (finiti)	17	16	- 6,0
Carpenteria, condotte forzate e caldareria	25	31	+24,0

Sono stati effettuati investimenti per 17 miliardi: fra le principali realizzazioni, l'ampliamento degli impianti di trattamento dei magnetici, l'installazione del terzo forno a spinta e l'inizio dei lavori per la nuova acciaieria e per la sistemazione dei servizi.

Il personale alla fine del 1971 risultava pari a 6.504 dipendenti, con un aumento di 205 addetti, in parte in relazione alle esigenze poste dalla riduzione contrattuale dell'orario di lavoro.

Il notevole aumento della perdita di esercizio (da 0,4 a 4,3 miliardi), dopo aver effettuato ammortamenti per 5,9 miliardi (5,4 miliardi nel 1970), è imputabile alla citata caduta dei ricavi unitari ed al contemporaneo rilevante aumento dei costi del personale (20%).

La produzione della *Terninoss*, pari a 47 mila t, ha segnato una flessione, rispetto al 1970, del 2,3%, imputabile soprattutto alla produzione di lamiere e di rotoli, mentre i lamierini hanno segnato un leggero incremento. La crisi del mercato degli inossidabili ha determinato una drastica caduta dei ricavi unitari (- 25%), per il che il fatturato è sceso dai 37,6 miliardi del 1970 a 28,9 miliardi.

Gli investimenti, pari a 3 miliardi, hanno consentito di completare il previsto potenziamento, con l'entrata in marcia del nuovo treno lamiere. Lo sfavorevole andamento dei ricavi e la lievitazione dei costi hanno notevolmente peggiorato il risultato dell'esercizio, che chiude in pareggio, contro l'utile di 1,7 miliardi del 1970.

## Cementir

La crisi dell'industria edilizia si è pienamente ripercossa sul settore cementiero, provocando, dopo cinque anni di vigorosa crescita, una caduta sia della domanda, da 32,9 a 31,6 milioni di t (— 4%), sia della produzione, da 33,1 a 31,7 milioni di t (— 4,3%). Poiché, nel frattempo, la capacità produttiva, con l'entrata in funzione di nuovi stabilimenti, impostati nella fase di alta congiuntura, ha raggiunto un livello di circa 40 milioni di t, il grado di utilizzazione degli impianti è sceso dal 90% all'80%.

L'attività produttiva della *Cementir* è stata frenata nel 1971 dalle agitazioni sindacali e dallo slittamento dei programmi di avviamento dei nuovi impianti. La produzione totale di cemento è risultata pari a 3.508 mila t, contro 3.741 mila t nel 1970 (— 6,2%). Una flessione pressochè uguale a quella della produzione ha segnato il volume di spedizioni, sceso da 3.695 mila t a 3.490 mila t; tale andamento, in parte compensato dal limitato aumento dei prezzi concesso dal CIP a valere dal 1° aprile 1971, ha determinato una flessione del fatturato da 34,6 a 33,9 miliardi (— 2%).

Gli investimenti sono ammontati a 9 miliardi, relativi in particolare all'ultimazione dell'ampliamento degli stabilimenti di Spoleto e Taranto ed alla costruzione del centro di Maddaloni.

L'occupazione, pari a fine esercizio a 2.063 dipendenti, si è mantenuta ai livelli dello scorso anno.

L'andamento economico della *Cementir* esprime ovviamente le sfavorevoli condizioni sia esterne che interne; in particolare, le agitazioni sindacali hanno determinato una minor produzione di circa 300 mila t, mentre il modesto miglioramento dei ricavi unitari non ha permesso di assorbire la lievitazione dei costi unitari dei principali fattori produttivi. Il risultato netto di esercizio si concreta pertanto in una perdita di 0,8 miliardi, contro l'utile di 0,7 miliardi dell'anno precedente, dopo aver stanziato ammortamenti in analoga misura (3 miliardi).

Va infine sottolineato, circa il già citato aumento dei prezzi CIP, fermi dal lontano 1961, che si tratta di un modesto ritocco, al solo fine di mettere in grado le aziende di recuperare i maggiori costi connessi all'adeguamento qualitativo del prodotto, imposto dal D. M. 3 giugno 1968. Invero, giova osservare che il prezzo del cemento vigente in Italia è tra i più bassi in Europa: limitando il confronto ai paesi vicini, per il cemento ordinario il prezzo franco cementeria (imballo e tasse esclusi) risulta in Italia inferiore del 13% a quello francese, del 29% a quello austriaco e tedesco e del 33% a quello svizzero. È oggi pertanto indifferibile adeguare i prezzi agli aumenti già intervenuti nei costi di produzione (quali risultano dall'indagine appositamente condotta dallo stesso CIP), come pure sempre più opportuna appare l'adozione di un meccanismo per la revisione automatica in relazione alla dinamica dei costi unitari.





Le difficoltà che l'industria italiana ha dovuto affrontare nel 1971 hanno colpito in misura accentuata il settore meccanico: la caduta della domanda interna, particolarmente nel comparto dei beni di investimento, il perdurare dei conflitti sindacali e l'estendersi del fenomeno dell'assenteismo hanno concorso a determinare una generale sottoutilizzazione degli impianti.

L'indice della produzione meccanica (che non include, come noto, i mezzi di trasporto) ha segnato una flessione assai più rilevante di quella media dell'industria italiana: 7,7% contro il 2,7%. Quanto alle produzioni automobilistiche, l'indice relativo ha registrato una diminuzione media del 2,8%, che è da attribuire a una caduta del 15,8% nel ramo degli autoveicoli industriali, mentre in quello delle autovetture si è rimasti praticamente sui livelli dell'anno precedente (+ 0,8%).

Il fatturato del settore meccanico IRI ha raggiunto i 768 miliardi, con un aumento di 111 miliardi, pari al 16,8% (v. tabella n. 8), sul 1970. L'espansione, pur consi-

**Tabella n. 8 - Fatturato delle aziende del settore meccanico nel 1970 e nel 1971**  
(miliardi di lire)

Produzioni	1970			1971		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	128,2	67,9	196,1	145,6	91,8	237,4
Aerospaziale	52,1	13,4	65,5	53,5	20,0	73,7
Termoelettromeccanica e nucleare	148,7	15,7	164,4	183,7	21,8	205,5
Macchine e impianti industriali	53,0	32,2	85,2	80,6	29,6	110,2
Grandi motori navali	11,0	0,7	11,7	12,3	0,8	13,1
Altre	112,5	22,1	134,6	107,9	20,3	128,2
<b>Totale</b>	<b>505,5</b>	<b>152,0</b>	<b>657,5</b>	<b>583,6</b>	<b>184,5</b>	<b>768,1</b>

derevole e sulla quale ha influito per poco più di un quinto l'aumento dei prezzi, corrisponde solo in parte a quella che sarebbe stata possibile con un normale sfruttamento delle capacità produttive disponibili, ampliate anche nel 1971 con un conseguente aumento degli organici: le perdite di produzione si valutano, nell'insieme, in oltre 60 miliardi di lire rispetto alle previsioni annuali, pur ridimensionate dopo i primi mesi di andamento insoddisfacente.

All'accennata espansione del fatturato hanno contribuito in particolare le esportazioni, cresciute di oltre il 21%. Ancor più significativo è stato l'andamento delle acquisizioni dall'estero che hanno segnato uno sviluppo di circa un terzo (contro il 14% per quelle relative al mercato interno): in tal modo, mentre il fatturato di esportazione è passato dal 23% al 24% del totale, per gli ordini il rapporto è salito dal 26% al 29%.

**Tabella n. 9 - Ordini assunti dalle aziende del settore meccanico nel 1970 e nel 1971**  
(miliardi di lire)

Produzioni	1970			1971		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	130,9	68,7	199,6	137,9	88,7	226,6
Aerospaziale	58,0	13,9	71,9	67,2	28,8	96,0
Termoelettromeccanica e nucleare	207,9	12,3	220,2	218,3	23,4	241,7
Macchine e impianti industriali	62,5	89,9	152,4	127,2	93,9	221,1
Grandi motori navali	20,9	0,6	21,5	20,7	5,1	25,8
Altre	113,9	26,7	140,6	105,3	41,6	146,9
<b>Totale</b>	<b>594,1</b>	<b>212,1</b>	<b>806,2</b>	<b>676,6</b>	<b>281,5</b>	<b>958,1</b>

L'incremento del fatturato complessivo ha interessato in diversa misura i principali rami della meccanica in cui il gruppo è presente, dall'automotoristico all'aerospaziale, al termoelettromeccanico e nucleare, a quello delle macchine e impianti industriali.

L'aumento del comparto automotoristico, pari al 21%, rispecchia sia i ritocchi intervenuti nei prezzi delle vetture *Alfa Romeo*, sia il maggior numero di autovetture vendute (da 106.000 a 123.000): questo risultato non corrisponde comunque alla reale capacità di espansione dell'azienda, che è stata continuamente frenata dai conflitti sindacali, per il che la produzione svolta nel 1971 è stata inferiore di circa 50 mila vetture alle previsioni della società.

L'incremento delle produzioni aeronautiche (+ 12,5%) è da attribuire esclusivamente all'espletamento, da parte dell'ex *Aerfer*, della commessa DC 10 (che ha fatto quadruplicare il fatturato estero dello stabilimento).

Il fatturato termomeccanico e nucleare (comprendente le attività elettromeccaniche dell'*Eletar* e della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (1), ha segnato un aumento del 25% sul 1970; l'attività svolta è stata però nettamente inferiore agli obiettivi inizialmente formulati a causa degli scioperi presso gli stabilimenti genovesi dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* e dell'ASGEN e presso la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

Positivo è stato l'andamento nel ramo del macchinario e impianti industriali: lo sviluppo del fatturato (+29%) è imputabile per la metà alla *FMI-Mecfond*, che ha notevolmente accresciuto la produzione di presse per l'industria automobilistica; di un certo rilievo anche l'incremento registrato dall'*Innocenti Santeustacchio* (+16%) soprattutto nel ramo del macchinario siderurgico; in diminuzione, invece, le vendite di macchine utensili della *SAIMP*, più esposte alla crisi degli investimenti industriali.

L'andamento del fatturato di grandi motori navali (+12%) è connesso all'iniziata produzione dello stabilimento della *Grandi Motori Trieste*, essendo rimasta pressochè stazionaria l'attività dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* nello specifico settore. Per l'insieme delle altre aziende, la flessione registrata (-5%) è imputabile essenzialmente all'*OTO-Melara* in relazione a ritardi nelle consegne e nell'avvio della produzione di alcune importanti commesse.

Come accennato, l'accresciuta acquisizione di ordini nel 1971 (+19%) ha interessato soprattutto l'estero (+33%); sul mercato interno, il non rilevante afflusso di nuove commesse (+14%) è da attribuire unicamente alla *Società Italiana Impianti* e alla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, interessate alla realizzazione dei vasti programmi dei settori siderurgico e telefonico del gruppo. In particolare, preoccupante la diminuzione degli ordini (5%-10%) delle altre aziende dei rami del macchinario industriale e termoelettronucleare, come riflesso della generale crisi della domanda di beni strumentali e, soprattutto, della totale carenza di nuove commesse da parte dell'ENEL; solo uno sforzo particolare di penetrazione all'estero ha consentito all'ASGEN e all'*Ansaldo Meccanico Nucleare* di compensare la flessione interna, mantenendo il volume complessivo degli ordini assunti nell'anno al livello del 1970.

Nell'esercizio in esame, gli investimenti in impianti delle aziende meccaniche IRI hanno toccato un nuovo massimo di 204 miliardi, con un incremento del 46% sul 1970. La quota di gran lunga prevalente (160 miliardi) si riferisce al ramo automobilistico, essenzialmente per il completamento degli stabilimenti di Pomigliano dell'*Alfasud* e di Arese dell'*Alfa Romeo*, cui si sono aggiunti gli investimenti per filiali in Italia e all'estero e per il nuovo stabilimento di Livorno della *SPICA*.

Significativi, negli altri rami, gli investimenti della *Grandi Motori Trieste*, che ha, come detto, ultimato lo stabilimento e iniziato la produzione; dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, per lo sviluppo dello stabilimento meccanico specie nel campo delle grandi turbine per centrali nucleari; dell'ASGEN e dell'*Italtrafo*, in base al programma di

(1) Il fatturato elettronico della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* è considerato nel successivo capitolo della presente relazione.

razionalizzazione e specializzazione dei rispettivi stabilimenti, della *Innocenti Santeustacchio*, per l'ammodernamento dei centri operativi di Lambrate e di Brescia; dell'*Aeritalia*, dell'OTO *Melara*, della FAG-CBF e della FMI-Mecfond, a fronte delle necessità derivanti dall'espansione produttiva in atto.

È proseguita nel 1971 l'opera di ristrutturazione diretta a rafforzare, anche con fusioni e collegamenti con società industriali esterne al gruppo, le produzioni suscettibili di acquisire dimensioni concorrenziali e ad abbandonare, con la conversione per lo più ad attività complementari di quelle svolte da altre maggiori aziende, le produzioni senza possibilità di autonomo sviluppo.

Secondo tali direttrici è stata perfezionata nel 1971 l'iniziativa *Aeritalia* a partecipazione paritetica tra la *Finmeccanica* e la *Fiat*.

Hanno iniziato, poi, ad operare, nei nuovi assetti definiti nel corso del 1970, l'ASGEN e l'*Italtrafo*, che hanno assorbito le produzioni relative, la prima, alle grandi, medie e piccole macchine rotanti, ai quadri ed apparecchiature elettriche ed ai motori di trazione e, la seconda, ai trasformatori nonché, anch'essa, ai motori di trazione. È stato così avviato quel processo di riorganizzazione del comparto elettromeccanico a partecipazione statale nel quale dovranno essere inserite, in base agli studi di recente completati, le attività ex *Pellizzari*, il cui rilievo fu richiesto all'Istituto dal governo per evitare negative conseguenze sul piano dell'occupazione: a tale fine nell'aprile 1971 la società *Eletar*, all'uopo costituita, ha assunto la gestione degli stabilimenti dell'azienda fallita, in attesa che venga dato corso alla costruzione ad Arzignano (Vicenza) di un nuovo stabilimento per la fabbricazione di motori o pompe di serie ed il trasferimento ad altri centri del gruppo delle rimanenti produzioni elettromeccaniche svolte dalla ex *Pellizzari*.

Si ricorda, altresì, l'avvio dell'attività della *Stabilimenti Meccanici-VM* (originata dalla fusione della *Stabilimenti Meccanici Triestini* con la Motori VM di Cento) per la produzione di motori Diesel ad aria ed il rilievo, da parte della *Finmeccanica*, dei pacchetti azionari, posseduti dalla SPI, delle società ITM (Modena) e ITS (Potenza), produttrici di ricambi e cingolature per trattori; per contro, la *Nuova San Giorgio* è stata ceduta ad altro gruppo a partecipazione statale, già operante nel campo della meccanica tessile.

Infine la *Finsider*, come già detto, ha acquistato la società *Innocenti Meccanica*, incorporandola nei primi mesi del 1972 nella *Santeustacchio* (già trasferita nel 1970 alla *Finsider* dalla *Finmeccanica*); la nuova società *Innocenti-Santeustacchio*, specializzata nella produzione di macchinario siderurgico e di grosse macchine utensili, procederà alla ristrutturazione degli stabilimenti di Lambrate e di Brescia e rafforzerà gradualmente le proprie capacità di progettazione.

Al 31 dicembre 1971, il personale del gruppo *Finmeccanica* era di 68.415 addetti, con un aumento di circa 8.000 dipendenti in confronto al 1970 (1): l'aumento riguarda in

(1) Nel dato del 1970, per omogeneità di confronto, sono state comprese le aziende acquisite nell'anno (ITM e ITS) ed è stata esclusa la *Nuova San Giorgio*, ceduta.

massima parte il gruppo *Alfa Romeo* (circa 6.300 addetti) e in minor misura la *ASGEN*, l'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, la *FAG Italiana* e la *WAGISPA*; includendo nel computo il personale della *Società Italiana Impianti* e della *Innocenti-Santeustacchio*, l'occupazione complessiva del settore meccanico IRI risultava alla stessa data di 75.100 addetti (66.500 alla fine del 1970).

L'andamento economico delle aziende *Finmeccanica* nel 1971, nonostante i primi benefici della sopra delineata opera di razionalizzazione non è nel complesso migliorato rispetto al precedente esercizio, esso ha infatti risentito dell'inasprimento dei conflitti di lavoro, che hanno assunto forme sempre più incidenti sull'attività produttiva, e dell'accentuarsi del fenomeno dell'assenteismo per malattia: le ore perdute nell'anno per scioperi sono sommate a 3,1 milioni, a fronte di 2,9 milioni nel 1970; il tasso di assenteismo per malattia è passato dal 6% al 10%. Nel contempo, le aziende hanno dovuto far fronte ad un incremento delle retribuzioni, compresi gli oneri, da 159 a 200 miliardi, a parità di organici, con un aumento del costo unitario per addetto del 13%, che fa seguito a quello del 20% registrato nel 1970.

L'*Alfa Romeo*, particolarmente colpita dalla conflittualità, ha chiuso l'esercizio con un margine attivo pressochè pari a quello del 1970. Alcuni miglioramenti si sono avuti presso non poche aziende operanti negli altri principali settori del gruppo: in quello termoelettromeccanico e nucleare le perdite si sono ridotte per l'*ASGEN* e l'*Italtrafo*; in quello del macchinario industriale, se è persistita la situazione molto pesante della *Termomeccanica*, è da registrare però il raggiunto equilibrio della *FMI-Mecfond* e l'attenuazione dei risultati negativi delle società *CMI Genovesi* e *Santeustacchio*.

## Gruppo Alfa Romeo

L'industria automobilistica mondiale ha raggiunto nel 1971 un nuovo massimo produttivo di 33,1 milioni di autoveicoli, con un aumento del 13,7% sul 1970: a tale andamento ha concorso essenzialmente il ramo autovetture con 26,4 milioni di unità prodotte, quasi il 16% in più nei confronti dell'anno precedente; per i veicoli industriali, invece, l'incremento è stato inferiore al 5%.

Ove si limiti l'esame al comparto delle autovetture, si rileva che l'espansione del 1971 riflette la marcata ripresa degli Stati Uniti (+ 31%), dopo la flessione determinata nel 1970 (- 20%) dalle agitazioni sindacali per il rinnovamento del contratto di lavoro; l'industria americana ha in altri termini contribuito da sola ad oltre il 50% dell'incremento della produzione mondiale di autovetture del 1971. Rilevante, anche se attenuato rispetto agli anni precedenti, lo sviluppo produttivo del Giappone (+ 17%); assai più contenuto, invece, quello dell'industria europea (poco più del 5%), cui ha contribuito, insieme con la Francia (+ 9,6%) e la Germania (+ 4,8%), il Regno Unito (+ 6,2%) dopo l'andamento negativo registrato per due anni consecutivi.

In tutti i paesi produttori è continuata l'ascesa dei costi, tanto del lavoro quanto delle materie prime e dei servizi richiesti a terzi, ciò che ha portato ad un generalizzato aumento dei prezzi di vendita. È d'altra parte da notare che sull'andamento dei costi, e quindi dei prezzi, hanno cominciato ad influire gli oneri derivanti dalle costose ricerche per l'applicazione delle nuove norme per la tutela contro l'inquinamento atmosferico e per una maggiore sicurezza.

Tensioni sindacali ed assenteismo sono i motivi per cui l'industria automobilistica italiana, unica tra i grandi paesi costruttori, ha denunciato nel 1971 un regresso sia pure modesto ( $-1,1\%$ ) della produzione, mantenutasi intorno a 1,7 milioni di vetture.

Le immatricolazioni, nonostante la crisi congiunturale, hanno invece continuato ad aumentare ( $+ 5,2\%$ ) per effetto anche del trasferimento di una parte della domanda non soddisfatta nel 1970; in proposito è da notare il peso crescente della domanda di avvicendamento e sostituzione (vetture nuove destinate a rimpiazzare quelle che vengono rivendute sul mercato dell'usato o radiate dal parco), che è stata stimata, per l'esercizio in esame, pari alla metà del totale immatricolato, il 30% essendo rappresentato dagli acquisti di prima dotazione ed il residuo 20% dall'acquisto della « seconda » vettura. Anche nel 1971, la quota di autovetture estere immatricolate è stata elevata (26,4%), ancorché le importazioni siano risultate solo di poco superiori a quelle dell'anno precedente; d'altra parte, il negativo andamento della produzione ha frenato le esportazioni, ad onta della crescente domanda potenziale di autovetture italiane. È proseguita, infine, la tendenza della domanda interna a spostarsi verso cilindrate medie e superiori; su di essa, però, potrebbe incidere in futuro molto negativamente l'introduzione dell'IVA con aliquote discriminatorie per i modelli di maggiore cilindrata, il che aggraverebbe una situazione già difficile per effetto della vigente tassa di circolazione; è il caso di rilevare che, per generale riconoscimento, l'aumento della cilindrata consente tra l'altro di risolvere più adeguatamente i problemi della sicurezza, della rumorosità e soprattutto dell'inquinamento atmosferico.

Le agitazioni sindacali hanno investito con particolare intensità l'*Alfa Romeo*, la cui produzione pari a 123 mila vetture, pur superando del 14,1% i livelli del 1970, è stata, come detto in precedenza, al di sotto delle previsioni iniziali: tenendo conto della minor produzione di oltre 40 mila vetture registrata nel biennio 1969-70, le perdite complessive di produzione del triennio 1969-71 sono così sommate a poco meno di 90 mila unità. Agli scioperi si è accompagnato l'aggravarsi del fenomeno dell'assenteismo, essendo le ore perdute a questo titolo salite, tra il 1969 e il 1971, del 40%.

Conseguentemente, anche le vendite, passate da 106 mila vetture nel 1970 a 123 mila nel 1971, sono aumentate in misura inferiore alle aspettative, considerando il crescente orientamento della domanda sui modelli e sulla fascia di cilindrata in cui opera l'*Alfa Romeo*. Da rilevare in proposito che l'azienda ha cercato nei limiti del possibile di non trascurare ulteriormente i mercati esteri, pena una pregiudizievole perdita di posizione, per cui le esportazioni nel 1971 sono salite a oltre 48 mila vetture (a fronte delle 37 mila del 1970), pari al 39,1% della complessiva produzione.

Anche il programma di ampliamento degli impianti di Arese ha subito rallentamenti per le agitazioni sindacali: dopo il ritardo di un anno in confronto ai tempi inizialmente previsti, accumulato a tutto il 1970, altri slittamenti si sono aggiunti nell'avviamento delle nuove linee di produzione e nell'adeguamento dei reparti di sperimentazione e predisposizione dei nuovi modelli; così, i traguardi produttivi, già differiti, devono essere nuovamente ridimensionati e l'obiettivo di raggiungere la produzione di 1.000 vetture al giorno, anche se rimane fermo al 1975, potrà essere conseguito con molta maggiore gradualità. Nel corso dell'anno sono stati completati gli ampliamenti dei reparti di montaggio, assiemamento, verniciatura, abbigliamento, montaggio finale, fonderia leghe leggere e fucinatura; i reparti delle lavorazioni meccaniche concernenti la produzione dei motori e gruppi per cilindrate 1.300 e 1.600, dell'ingranaggeria, della verniciatura per vetture metallizzate e speciali, della fonderia sperimentale e delle esperienze sono ancora dislocati al Portello.

Nello stabilimento di Pomigliano, l'attività nel ramo degli autoveicoli industriali si è incrementata del 15% rispetto ai livelli dell'anno precedente; in flessione (— 20%) risultano, invece, le lavorazioni di motori diesel per conto del gruppo Renault, a causa della stasi del mercato francese. Nel ramo aeromotoristico si è registrato un incremento di un certo rilievo (+ 11%), imputabile soprattutto alla produzione di parti di motori, essendo sostanzialmente stazionario il lavoro di revisione.

Nel complesso, il fatturato aziendale ha raggiunto i 261 miliardi di lire, superando di circa 48 miliardi, pari al 22,3%, quello del 1970; l'incremento del fatturato del ramo vetture (+ 39 miliardi, pari al 21%) è stato determinato sia dallo sviluppo delle vendite, sia dagli aumenti dei prezzi di listino applicati dal mese di luglio in Italia e all'estero.

Alla fine del 1971, l'organico dell'*Alfa Romeo* era salito a 23.960 addetti, con un aumento nell'anno di 2.780 persone; è da osservare che detto incremento è inferiore di mille unità a quello programmato per l'impossibilità di procedere alle assunzioni e all'addestramento durante le agitazioni sindacali. Presso le società commerciali affiliate operanti all'estero e facenti capo all'*Alfa Romeo International* erano occupati a fine anno circa 800 addetti.

L'andamento economico della società è stato inevitabilmente influenzato dalla irregolarità della attività: nonostante l'entrata in funzione dei nuovi impianti e la maggiore scala di produzione, si è avuto un continuo scadimento dei rendimenti (nel corso del 1971 le ore di manodopera per autovettura si sono nell'insieme accresciute di circa il 5%); per altro verso, si sono verificati un sensibile rialzo dei prezzi d'acquisto dei materiali e un ulteriore aumento del costo unitario del personale che, alla fine dell'anno, superava del 48% i livelli medi del 1969 (a fronte di un incremento del 40% originariamente valutato per tutto l'arco del triennio 1970-72, coperto dall'ultimo contratto).

Il risultato economico, pressochè invariato in confronto a quello del 1970, consentirà prevedibilmente di remunerare il capitale sociale nella stessa misura (5%) dell'esercizio precedente.

Nel 1971, a distanza di poco più di tre anni dall'inizio dei lavori di costruzione, è stato pressochè completato lo stabilimento dell'*Alfa Romeo-Alfasud* di Pomigliano d'Arco: alla fine del mese di febbraio del corrente esercizio ha avuto inizio la produzione che andrà sviluppandosi gradualmente.

L'obiettivo di una produzione a regime di 1.000 vetture al giorno viene confermato: ci si augura che esso possa essere raggiunto nei primi mesi del 1975.

La vettura, che nell'ottobre scorso è stata presentata al pubblico in occasione del salone automobilistico di Torino, sarà dotata di un motore di 1.186 c.c. di cilindrata e sarà inizialmente prodotta nel modello berlina a 4 porte, cui si aggiungerà, dopo breve intervallo, una berlina a due porte.

Nel 1971, l'*Alfasud*, in vista dell'avviamento della produzione nel corrente esercizio, ha curato soprattutto l'assunzione del personale per il quale è richiesto un più lungo periodo di formazione: sono così entrate in servizio 3.231 persone tra dirigenti, impiegati ed operai altamente qualificati, con il che alla fine dell'anno l'organico aziendale era salito a 5.731 addetti. Nel 1972 si assumeranno principalmente le maestranze che non necessitano di preparazione specifica e per le quali saranno sufficienti corsi di richiamo culturale, sia presso lo stabilimento, sia presso l'ANCI-FAP di Napoli

Nel 1971 la SPICA di Livorno, nei limiti consentiti dall'attuale struttura impiantistica, ha sviluppato la propria produzione di particolari e di gruppi meccanici per l'*Alfa Romeo* e di candele di accensione per il più vasto mercato dei ricambi; il fatturato è aumentato di un 9% rispetto ai livelli del 1970; il conto economico si è concluso in sostanziale pareggio.

Nel corso dell'anno è stata avviata la costruzione del nuovo stabilimento, sempre nell'area di Livorno, dove saranno trasferite le attuali lavorazioni con la prospettiva di quasi triplicare l'attività aziendale entro il 1975.

## ASGEN e Italtrafo

Nel 1971 si è iniziata l'attuazione del piano di riassetto del settore elettromeccanico del gruppo; nel corso dell'anno è stata scorporata dall'ASGEN la produzione di trasformatori, concentrata nella nuova società *Italtrafo* e, di contro, è passata all'azienda genovese la produzione di macchine rotanti delle ex società OCREN, *Alce* e *Costruzioni Elettromeccaniche*, oltrechè le lavorazioni di trazione svolte presso quest'ultima.

Queste misure di razionalizzazione hanno contribuito a migliorare l'attività della ASGEN già nell'esercizio in esame, avendo l'azienda potuto sviluppare le produzioni più impegnative e, al tempo stesso, più remunerative. Il fatturato, di 51 miliardi, si è accresciuto di un 20% circa, nonostante che il volume di lavoro svolto si sia mantenuto ai livelli del 1970, e perciò inferiore di un 10% rispetto ai



preventivi, per effetto di agitazioni eccezionalmente prolungate che hanno comportato una perdita di ore pressoché quadrupla di quella del 1970. Il risultato economico, per quanto negativo, è migliorato: da una perdita di 4,3 a 2,1 miliardi.

Dal punto di vista commerciale è da registrare una flessione del 25,9 % negli ordini ottenuti sul mercato nazionale, connessa alla crisi degli investimenti privati e soprattutto alla stasi dei programmi ENEL; la flessione è stata, in parte, fronteggiata con un più deciso sforzo di penetrazione all'estero, dove le commesse acquisite si sono più che raddoppiate in confronto al 1970: il carico di lavoro, di conseguenza, si è mantenuto su livelli prossimi a quelli dell'esercizio precedente. Sul piano merceologico, gli ordini di maggior rilievo si sono avuti nel comparto delle macchine idrauliche e delle grandi macchine rotanti (per le quali la componente estera è stata pari a un terzo del totale contro il 10 % nel 1970), in quello dei quadri e delle apparecchiature elettriche, con importanti forniture per impianti siderurgici dallo Zaire e dalla Germania, conquistati in presenza di un'agguerrita concorrenza internazionale, ed in quello delle progettazioni e installazioni, che riveste notevole interesse per lo sviluppo commerciale della società.

Il personale in organico alla fine dell'anno era di 5.962 addetti, con un aumento di circa 320 sul 1970.

*L'Italrafo*, particolarmente impegnata nell'organizzazione della sua nuova struttura imperniata su tre unità produttive — Milano, Pomezia e Napoli — provenienti da tre diverse aziende, ha registrato nel 1971 un andamento produttivo insoddisfacente. Negativo l'andamento degli ordini (— 30 % rispetto all'anno precedente) a causa della sospensione delle commesse da parte dell'ENEL, che costituisce il cliente di gran lunga più importante per la società; è qui da sottolineare che in mancanza di una sollecita ripresa delle ordinazioni, non ancora avutasì nei primi mesi del 1972, si verificheranno vuoti di lavoro di entità tale da far prevedere una larga inutilizzazione del personale in forza (2.426 dipendenti). Il risultato dell'esercizio presenta il rilevante disavanzo di 4,5 miliardi.

## Ansaldo Meccanico Nucleare

L'acquisizione nel 1971 di ordini per 72 miliardi, e cioè un po' meno che nel 1970 (75 miliardi), è da considerare un risultato non negativo, ove si tenga presente l'arresto subito dai programmi di investimenti dell'ENEL.

Il fatturato ha raggiunto i 59 miliardi di lire (+ 13,5 %); l'aumento è in particolare dovuto alle turbine e caldaie per centrali, per le quali sono venute a completamento importanti commesse assunte negli anni precedenti. Incoraggiante è stata, in particolare, la ripresa delle esportazioni, pari a 8 miliardi circa, anche se esse si mantengono ancora a livelli piuttosto bassi in valore assoluto, data la difficoltà di superare la forte concorrenza operante sul mercato internazionale, oltre la necessità per l'azienda di soddisfare prioritariamente la domanda interna.

Alla fine del 1971, il personale dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* aveva raggiunto i 4.495 addetti, con un incremento di 206 unità, inferiore a quello inizialmente previsto, anche per difficoltà di reperimento del personale specializzato.

L'esercizio si è chiuso con un disavanzo salito da 0,3 a 0,8 miliardi; invero, i margini attivi dello stabilimento meccanico non sono stati tali da compensare l'andamento sempre fortemente deficitario della fonderia, ancora in fase di ristrutturazione. Sul risultato economico hanno comunque negativamente influito la stasi congiunturale e l'aspra conflittualità sindacale (circa 400 mila ore perdute per scioperi) che ha travagliato tutte le aziende a partecipazione statale dell'area genovese.

## Aeritalia

Siglato l'accordo di collaborazione su basi paritetiche tra l'*Aeritalia* e la *Boeing* (USA) per lo sviluppo e la costruzione in comune di un aviogetto di linea a breve e medio raggio e di caratteristiche avanzate, nel marzo 1971 è stato presentato al CIPE il programma di rilancio del settore aeronautico di cui si fa cenno nella prima parte della presente relazione. Nell'ottobre è stato poi firmato con la *Boeing* l'accordo definitivo, modificato nei termini richiesti dal governo, e nel novembre il CIPE ha dato la sua approvazione definitiva all'intero programma, indicando contemporaneamente i provvedimenti legislativi e amministrativi necessari per la sua realizzazione.

Dopo tale approvazione, la *Fiat* e la *Finmeccanica*, avendo già dato corso a tutte le valutazioni relative al conferimento degli impianti alla nuova società *Aeritalia*, stipulavano il 31 dicembre 1971 l'atto ufficiale di apporto con decorrenza dal 1° gennaio 1972.

A partire dal marzo 1971 l'*Aeritalia* ha iniziato l'invio di personale tecnico presso il centro di Seattle della *Boeing*, al fine di collaborare al progetto preliminare dell'aereo e quindi allo sviluppo di quello definitivo; tutto ciò a guadagno di tempo in attesa delle misure di supporto governativo indicate dal CIPE, la cui adozione è condizione indispensabile per l'attuazione del programma.

Per quanto riguarda gli stabilimenti esistenti, è proseguito il lavoro sulle commesse in corso, sia civili (fusoliere del DC 9 e parti del DC 10 per la *Douglas*, timoni del DC 10 per la *Convair*, revisioni per l'*Alitalia*), sia militari (caccia F 104 S e G 91 Y, aereo da ricognizione marittima Bréguet Atlantic, revisioni). Sono anche continuati gli studi e le lavorazioni connessi alla partecipazione dell'*Aeritalia* ai progetti *Mercure* (aviogetto di linea a breve raggio e grande capacità della *Dassault*, di cui è iniziata la produzione di serie) e *MRCA* (caccia europeo, con il concorso delle industrie aeronautiche britannica e tedesca), nonché le prove e la messa a punto del nuovo trasporto militare G 222.

Il fatturato della società (incluso quello degli stabilimenti di Torino ex *Fiat*) si è mantenuto intorno ai 50 miliardi di lire; il personale è aumentato di 609 unità (7,5%), raggiungendo gli 8.691 addetti a fine anno.

## Società Italiana Impianti

Gli elementi che hanno caratterizzato l'esercizio 1971 della *Società Italiana Impianti* sono stati, da un lato, l'aumento del carico di lavoro in Italia, principalmente per l'ampliamento del centro siderurgico di Taranto e, dall'altro, l'acquisizione di importanti ordini dall'estero: nel complesso le commesse assunte sono sommate a 146 miliardi, più del doppio che nell'anno precedente.

Nel seguire l'indirizzo di una maggiore diversificazione dei settori in cui opera, la società si è impegnata in misura crescente, unitamente alla *Italstat*, nel campo dell'ecologia, sia con la realizzazione di specifici impianti, sia con lo studio di sistemi complessi per la protezione dell'ambiente. Nel campo del dissalamento delle acque, completati gli impianti per il centro di Taranto, è stata acquisita una commessa, da parte dell'ANIC, per un'unità di dissalamento a Gela della capacità di 600 mc all'ora di acqua distillata.

Complessivamente, i lavori effettuati dalla *Italimpianti* sono ammontati nel 1971 a 35,3 miliardi, superiori del 38,5% a quelli del 1970: la quota per l'estero è passata da 17,6 a 20,1 miliardi, riducendo però il suo peso sul totale dal 69% al 57%. A seguito dell'aumento dell'attività aziendale l'organico è salito dalle 896 persone circa del 1970 alle 1.030 della fine del 1971.

L'andamento economico, nonostante i forti aggravii del costo del personale, chiude in pareggio.

Nel campo della costruzione di impianti vanno ricordate inoltre le due società *Montubi* e *CIMI* (gruppo *Finsider*), che nel corso del 1971 hanno continuato ad espandere la loro attività: il fatturato è stato, rispettivamente, di 14 e di 19 miliardi, mentre il carico di lavoro ha presentato un soddisfacente incremento.

La *SIRTI* (a cui partecipa la *STET* per il 50%) ha sviluppato la propria attività di progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti e reti telefoniche e telegrafiche: il fatturato è salito a 28,3 miliardi, con un aumento di oltre un terzo in confronto all'anno precedente; tale andamento fa seguito sia a un miglioramento dei ricavi unitari, sia alla migliore composizione dei lavori, tra i quali maggior parte hanno avuto gli impianti interurbani, su cui è minore l'incidenza del costo del lavoro.

La *Aerimpianti* (gruppo *Finmeccanica*) che progetta e realizza impianti di condizionamento, ventilazione e riscaldamento, nel 1971 ha potuto accrescere la propria attività, grazie al portafoglio d'ordini in precedenza acquisito. Una flessione di circa il 18% si è registrata, invece, nell'assunzione di nuove forniture a causa della crisi del settore edilizio; l'azienda sta quindi intensificando la propria azione all'estero.

Si ricorda, infine, che la *Società Italo Congolese Attività Industriali - SICAI*, nella sua qualità di consulente del Governo della Repubblica dello Zaire, ha pressoché

completato gli studi relativi alla nuova fase di ampliamento del complesso idroelettrico di Inga, che dovrebbe portarne la potenza installata dai 300 MW attualmente progettati a 1.200 MW. La SICAI inoltre presta la propria assistenza alla realizzazione dell'impianto siderurgico di Maluku ed ha in corso uno studio sistematico per l'accertamento delle risorse naturali della regione nordorientale dello Zaire. Il fatturato della società ha raggiunto nell'esercizio in esame i 3,7 miliardi.

Il *Centro Italiano per la Cooperazione Economica e Industriale CITACO s. p. a.* ha sviluppato la sua attività di studio e progettazione in campo economico e industriale. Durante il 1971, si sono acquisite, tra l'altro, nuove commesse nello Zaire, in Brasile, nelle Repubbliche dell'Alto Volta e in Perù; è stato rinnovato inoltre il contratto con il Ministero del Piano della Repubblica Somala per la continuazione dell'attività dell'unità di progettazione che la CITACO ha formato a Mogadiscio. In Brasile è stata costituita la *CITACO Consultoria e Planejamento Ltda.* Nel complesso, le suindicate società del gruppo, che svolgono tutte attività collegate alla realizzazione di impianti industriali e di servizi, hanno avuto nel 1971 un fatturato dell'ordine di 94 miliardi, con un aumento di 13 miliardi, pari al 16% in confronto al 1970.

Nel 1971 la domanda mondiale di prodotti elettronici ha segnato, nel complesso, incrementi relativamente modesti, soprattutto a fronte di quelli degli anni precedenti: al permanere, infatti, di uno stato di depressione del maggiore mercato, quello degli Stati Uniti, si sono aggiunti i riflessi negativi del rallentamento degli investimenti in Europa e in Giappone.

Più in particolare, negli Stati Uniti si è avuta, nel 1971, accanto ad una nuova contrazione della domanda pubblica militare e spaziale (che rappresenta ancora poco meno della metà del mercato interno) e ad una ripresa nel settore dei beni di consumo (che tuttavia conta soltanto per il 17%) una notevole debolezza della domanda di beni strumentali; questo fenomeno è dovuto a una sostanziale stazionarietà per il principale comparto, quello dell'elaborazione dati, ad una netta flessione delle apparecchiature industriali ed a lievi diminuzioni negli altri rami, eccezion fatta per le apparecchiature sanitarie.

Anche il Giappone, interrompendo un lungo periodo di forte espansione del consumo, ha dovuto registrare nel 1971 un incremento valutato in non più del 7% (contro un 25% nel 1970); da notare che i rami più direttamente legati agli investimenti (apparecchiature industriali e strumenti di prova e di misura), avrebbero addirittura segnato una sia pur lieve flessione.

Un andamento analogo ha caratterizzato l'Europa occidentale: l'aumento della domanda, che era stato di oltre il 20% nel 1970, è stata solo dell'ordine del 5%: in particolare si sono verificati incrementi ancora sostenuti nei due comparti dei beni di consumo (grazie soprattutto alla diffusione della televisione a colori) e dell'elaborazione dati, e, per contro, un regresso di tutti gli altri rami dell'elettronica di più diretto impiego nel processo produttivo.

L'andamento del settore dei componenti non poteva non riflettere quello delle apparecchiature elettroniche. Merita di essere segnalato che nel campo in cui più spinta è la innovazione tecnica, quello dei circuiti integrati, la domanda ha segnato,

in valore, un aumento modesto negli Stati Uniti e più marcato in Giappone; in Europa, invece, i dati disponibili indicherebbero un leggero regresso, probabilmente non in termini quantitativi ma a causa della sensibile caduta dei prezzi sotto la pressione delle massicce svendite dei grandi produttori americani.

Si sono intensificati, anche in relazione al descritto andamento del mercato, i mutamenti strutturali specie nell'area dei calcolatori e in quella dei componenti, nelle quali è molto vivace lo scontro di strategie dei gruppi multinazionali. Nel ramo dei calcolatori, ad esempio, si è avuto il ritiro dal mercato della RCA (che fa seguito alla cessione, avvenuta nel 1970, delle attività di un altro grande gruppo, la *General Electric*, alla concorrente *Honeywell*), mentre alcuni dei principali costruttori dell'Europa continentale vanno definendo accordi di collaborazione e di integrazione; ciò riprova le grandi difficoltà esistenti, superabili solo con dimensioni produttive, commerciali e di ricerca capaci di competere con il concorrente, l'IBM, che si è assicurato quasi due terzi del mercato mondiale. Nel ramo dei componenti attivi, si è assistito durante il 1971 all'abbandono del mercato dei circuiti integrati da parte di vari produttori americani ed europei; parallelamente, si sono attuate o quanto meno avviate operazioni di concentrazione, di cui quella tra l'*ATES Componenti Elettronici* e la *Società Generale Semiconduttori* è un esempio significativo.

Le politiche di sostegno governativo si sono d'altra parte confermate strumenti essenziali per dar luogo a un processo di razionalizzazione dell'industria elettronica europea, tanto più in una fase, come l'attuale, di depressione del mercato: tali politiche — particolarmente attive in Francia, Germania e Gran Bretagna — si attuano, da un lato, con la concessione di notevoli agevolazioni e contributi, secondo piani pluriennali, all'attività di ricerca; dall'altro, nella programmazione della domanda del settore pubblico al fine di creare uno stabile mercato di sbocco a lungo termine per la produzione nazionale.

In Italia, l'andamento complessivo sia dei consumi sia della produzione di beni elettronici è stato generalmente sfavorevole, per effetto della avversa congiuntura interna e delle accresciute difficoltà ad esportare; tra le eccezioni, va segnalato il ramo delle apparecchiature per telecomunicazioni, il cui consistente saggio di espansione è legato all'intenso sviluppo dei servizi telefonici.

Particolarmente acuto continua ad essere lo stato di crisi del comparto radiotelevisivo, a causa della mancata introduzione della televisione a colori, oltre che della eccessiva frammentazione dell'offerta; la crisi, che ha richiesto in molti casi anche l'intervento della GEPI, ha tra l'altro agevolato gruppi esteri nell'assunzione del controllo di talune aziende.

Di non minore gravità è la situazione del ramo dei componenti, in particolare di quelli attivi (tubi elettronici e semiconduttori), sia in dipendenza del cattivo andamento dei settori di assorbimento, sia per l'aggravarsi nel 1971 della caduta dei prezzi; a questo proposito occorre tener presente che in Italia operano, spesso con propri impianti, i maggiori produttori mondiali del ramo, i quali possono compen-

sare su altri mercati i costi di politiche commerciali di « rottura » eventualmente necessarie in particolari periodi o paesi.

Più in generale, ha concorso ad aggravare la posizione dell'industria elettronica strumentale italiana la insufficienza di interventi statali a sostegno così della ricerca (i pur utili finanziamenti del Fondo IMI sono ben lungi dall'essere comparabili a quelli concessi in altri paesi) come della domanda, con una politica di acquisti da parte del settore pubblico, da definire sulla base di una organica impostazione pluriennale; anche il contributo del CNR non è stato adeguato all'impegno comportato dai programmi cui è chiamata a collaborare l'industria.

Per le aziende elettroniche del gruppo, il 1971 è stato contrassegnato da ostacoli e difficoltà senza precedenti, avendo alcune di esse risentito in modo particolare della caduta di produttività, concomitante all'applicazione degli onerosi contratti di lavoro nazionali e aziendali, e dei ricorrenti scioperi che hanno assunto estrema rilevanza nelle maggiori aziende (*Società Italiana Telecomunicazioni Siemens e Selenia*).

L'impegno nel difendere le proprie quote di mercato ha evitato che il fatturato complessivo si discostasse significativamente dalle previsioni, ma ciò ha richiesto, in alcuni casi e nella situazione prima richiamata, un ampliamento degli organici assai superiore a quello in effetti necessario. Gli aumenti di costo di alcuni materiali in presenza di una stazionarietà o (come nel caso dei componenti) di forti ribassi di prezzi, si sono aggiunti alle circostanze sopra ricordate nel determinare risultati economici insoddisfacenti o addirittura negativi.

Nel quadro degli obiettivi formulati nel piano elettronico 1970-80, la STET ha definito, nel corso dell'esercizio in esame, il rilievo della *Società Generale Semiconduttori* che, unitamente all'*ATES Componenti Elettronici*, verrà posta sotto il controllo di una nuova società finanziaria di cui la STET controllerà il 60% del capitale, mentre la quota restante sarà divisa paritariamente tra *Fiat* e *Olivetti*. In tal modo, considerando l'insieme delle attività della *Società Generale Semiconduttori* e dell'*ATES Componenti Elettronici*, il gruppo gestisce un complesso operante attualmente con cinque stabilimenti — due in Italia, nei pressi di Milano e a Catania e tre all'estero, a Falkirk (Gran Bretagna), Rennes (Francia) e Singapore — con direzione e laboratori di ricerca nella zona di Milano; i dipendenti sono oltre 6 mila, per tre quarti circa in Italia. Il nuovo complesso poteva considerarsi, a fine 1971, il terzo produttore europeo di componenti attivi.

Nell'attuale fase di crisi del mercato detta concentrazione ha evitato la dispersione di un prezioso patrimonio di uomini e di esperienze capace di affermare una valida presenza italiana in un ramo cruciale per il progresso di importanti e svariati settori industriali del paese.

Nella tabella n. 10 si forniscono i dati relativi al fatturato e agli ordini pervenuti alle aziende elettroniche del gruppo nel 1971 e nel 1970, comprendendo in entrambi gli anni la *Società Generale Semiconduttori*.

**Tabella n. 10 - Fatturato e ordini del settore elettronico del gruppo negli anni 1970 e 1971**  
(miliardi di lire)

	1970			1971		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Fatturato	46,5	36,1	82,6	67,9	37,4	105,3
Ordini	72,9	35,0	107,9	61,3	38,2	99,5

L'espansione del fatturato totale (27,5%) è dovuta al forte incremento realizzato nel ramo delle apparecchiature, specie per telecomunicazione, in gran parte corrispondente ad effettivi aumenti della produzione; tale incremento ha largamente sopperito al forte calo delle vendite di componenti (25% circa). Anche il lieve aumento del fatturato estero è la risultante del divergente andamento nel ramo delle apparecchiature e in quello dei componenti.

L'evoluzione degli ordini, nell'insieme diminuiti rispetto al 1970, è un più fedele riflesso della sfavorevole congiuntura che ha caratterizzato l'anno in esame; significativo indice dell'impegno delle aziende è, in tale contesto, lo sviluppo degli ordini assunti dall'estero (9% in più sul 1970).

L'occupazione, superando i 32 mila addetti alla fine del 1971, ha registrato un nuovo aumento di circa 5.300 persone (20%) sull'anno precedente (incluso fin d'allora la *Società Generale Semiconduttori*). Merita parimente di essere rilevato che nell'ultimo biennio, nonostante l'avverso andamento del ramo dei componenti, l'aumento del personale in termini omogenei (cioè senza la *Società Generale Semiconduttori*) è stato pari al 53% e trova in parte origine anche nelle riduzioni di orario conseguenti all'ultimo contratto di lavoro.

Gli investimenti effettuati nel 1971 dalle aziende e dai centri di ricerca elettronici sono stati pari a 21,6 miliardi realizzati per poco più di tre quinti dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*; la quota relativa al Mezzogiorno è stata pari al 36% circa, quota che, in base ai nuovi programmi, è destinata ad accrescersi considerevolmente già nell'anno in corso.

Quanto all'andamento delle singole società, va notato anzitutto che la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha affrontato, per il terzo anno consecutivo, problemi notevoli a causa principalmente e come già detto dei prolungati conflitti sindacali e di un anomalo incremento dell'assenteismo, oltre che delle difficoltà che inevitabilmente accompagnano i processi di espansione; l'incidenza di tale situazione sull'intero triennio 1969-71 è significativamente misurata dalle circa 150 mila linee di centrale fornite in meno in confronto ai programmi, corrispondenti a circa il 15% della produzione aziendale in questo campo.



Il fatturato (elettronico ed elettromeccanico) ha registrato nell'anno un incremento del 53%, raggiungendo i 101 miliardi: le produzioni elettroniche hanno costituito oltre un terzo delle vendite totali, segnando un aumento del 64%. Di poco inferiore è stato lo sviluppo della produzione (47%), che ha superato, anche se in misura inferiore alle aspettative, l'aumento delle ore lavorate, grazie all'introduzione di più avanzati macchinari, e, più in generale, all'affinamento dei processi produttivi. Alla fine del 1971, l'azienda occupava 20.341 persone, 4.819 in più rispetto a un anno prima: oltre la metà dei nuovi assunti è stata assorbita dagli stabilimenti del Mezzogiorno, che rappresentano ormai un terzo dei dipendenti in forza.

Sul finire dell'anno si sono rimosse le difficoltà per l'acquisto delle aree nel comprensorio industriale di Carini (Palermo), su cui sarà costruito lo stabilimento da tempo in progetto. In totale gli investimenti in impianti sono sommati a circa 13 miliardi, superiori alle valutazioni iniziali, pur con il ritardo di qualche mese nell'approntamento dei nuovi stabilimenti di l'Aquila e S. Maria Capua Vetere; è stata anche praticamente ultimata la costruzione del fabbricato che, nel comprensorio di Castelletto, sarà destinato ai laboratori.

L'espansione della produzione e del fatturato ha consentito di chiudere l'esercizio con un utile di 0,5 miliardi (con un miglioramento di 1,7 miliardi in confronto allo esercizio precedente) che consente l'assegnazione di un dividendo del 5%; l'utile è tuttavia modesto ed è fortemente influenzato dall'incidenza negativa delle citate agitazioni del personale e, in particolare, del diminuito rendimento del lavoro.

La *Selenia* ha compiuto progressi nel riassetto dell'organizzazione e delle strutture produttive; nel corso dell'anno, dopo una approfondita indagine è stato deciso di far luogo ad un più ampio inserimento dell'azienda nelle telecomunicazioni civili, specialmente nel settore delle trasmissioni; altre iniziative sono allo studio. Intensa è proseguita l'attività di ricerca in proprio e su commessa.

Le forti agitazioni sindacali del primo semestre e il maggiore assenteismo hanno provocato, peraltro, una perdita di 650.000 ore lavorative, che non trova riscontro nell'andamento del fatturato che, a seguito del completamento di alcune grosse commesse militari pluriennali, ha potuto segnare un notevole incremento (65%) raggiungendo quasi 30 miliardi di lire, per circa tre quinti all'estero.

Gli organici sono aumentati nell'esercizio di 160 addetti, raggiungendo alla fine del 1971 una consistenza di 3.163 lavoratori.

Gli investimenti, pari a 1,9 miliardi, hanno riguardato lavori di ampliamento dello stabilimento del Fusaro e di potenziamento e ammodernamento delle attrezzature scientifiche a Roma.

Pesante è stato il risultato della gestione che, dopo lo stanziamento dei dovuti ammortamenti, si chiude con una perdita di 4,7 miliardi.

La *Vitroselenia*, società interamente controllata dalla *Selenia*, ha continuato l'attività di manutenzione presso il Poligono Interforze di Salto di Quirra, in Sardegna; ha altresì proseguito i lavori relativi alle opere civili del programma NADGE, al

potenziamento del Poligono di Tirrenia e alla rete elettrica dell'Arsenale di Taranto. Il personale alla fine del 1971 era costituito da 227 addetti, 37 in più di un anno prima. In sensibile incremento sono stati sia il volume di lavoro svolto, sia il fatturato; il risultato economico della gestione è in sostanziale pareggio.

Nel 1971, la ELSAG ha intrapreso una nuova fase di espansione, con un positivo andamento degli ordini, cui ha fatto peraltro riscontro un sensibile ritardo dell'attività produttiva, principalmente a causa di agitazioni sindacali e del maggiore assenteismo. Una crescente importanza vanno assumendo per l'azienda il settore della meccanizzazione postale e quello dei comandi elettronici per macchine utensili che, insieme alle attività militari, rappresentano le tre linee fondamentali di attività dell'azienda. Le risultanze economiche dell'esercizio sono state ancora negative (— 0,2 miliardi) pur se sensibilmente migliorate rispetto all'anno precedente.

La *Eltel* ha superato, durante lo scorso esercizio, le maggiori difficoltà organizzative e strutturali del suo primo biennio di vita. Specie per difficoltà di approvvigionamento ha deciso di abbandonare la produzione di cinescopi sostituendola con la costruzione di impianti di alimentazione per telecomunicazioni, già effettuata presso lo stabilimento dell'Aquila della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*; con buoni risultati è proseguita l'attività nel settore della filodiffusione e dei tubi a microonde.

Alla fine dell'esercizio in esame l'azienda occupava 959 persone, 84 in più di fine 1970.

L'elevato incremento (44% rispetto al 1970) del fatturato non ha compensato la costante ascesa dei costi e l'esercizio si è chiuso con una perdita di 0,9 miliardi, pesante anche se inferiore a quella dell'anno precedente e dopo lo stanziamento di adeguati ammortamenti. In forte espansione è la componente estera delle vendite (19% nel 1970 e 43% nel 1971).

L'*ATES Componenti Elettronici* è riuscita a mantenere le proprie posizioni di mercato, anche se il crollo dei prezzi ha provocato un sensibile calo del fatturato; va rilevata la buona tenuta delle vendite all'estero, che costituiscono poco meno della metà del totale.

Nel complesso, il fatturato è stato di 7,1 miliardi di lire, il 18% in meno di quello del 1970. L'occupazione, alla fine dell'esercizio, era di 2.059 persone, all'incirca pari a quella di un anno prima.

Gli investimenti di 1,8 miliardi sono stati in massima parte destinati allo stabilimento di Catania.

L'esercizio, tenuto ovviamente conto delle spese di ricerca non comprimibili in un contesto concorrenziale che impone elevate capacità di innovazione tecnica, presenta un deficit economico di 0,5 miliardi.

Negativo è risultato anche l'andamento della *Società Generale Semiconduttori*, che è stata notevolmente colpita dalla crisi internazionale, specie perché l'azienda manca ancora, a differenza dei massimi produttori europei, di un consistente mercato di sbocco costituito dal gruppo di appartenenza; un buon avviamento ha comunque avuto lo stabilimento di Singapore.

L'azienda ha registrato una forte contrazione del fatturato, destinato per quasi due terzi all'estero; l'esercizio si è chiuso con una perdita di 1,2 miliardi.

L'attività di ricerca condotta dal CSELT è proseguita intensa nel 1971, lungo le direttrici a suo tempo tracciate; i temi di maggior impegno restano quelli concernenti il progetto Proteo, per la parte relativa alla trasmissione dati ad alta velocità e quella videotelefonica, e i « gruppi speciali » di apparecchiature che permetteranno in futuro di offrire servizi telefonici aggiuntivi, quali la trasmissione di dati e gli apparecchi a tastiera; in particolare, la fase di studio sui « gruppi speciali » si è conclusa con la installazione a Mestre di un prototipo, con cui si stanno ora conducendo le prime sperimentazioni.

Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'ampliamento della sede ed il potenziamento delle apparecchiature di laboratorio.

Alla fine dell'anno il personale sommava a 308 addetti contro 252 alla fine del 1970; significativa è la forte riduzione, rispetto agli anni precedenti, dell'esodo di personale.

La *Siemens Data*, la cui attività è per ora limitata alla vendita ed al noleggio di elaboratori elettronici e relativi accessori, ha registrato discreti sviluppi nel trascorso esercizio, acquisendo ordini per 12 miliardi di lire. Il personale dipendente era di 312 addetti alla fine del 1971, con un aumento nell'anno di 39 addetti. Il secondo esercizio sociale, chiuso il 30 settembre 1971, ha evidenziato una perdita di bilancio che va attribuita alla fase di avviamento dell'azienda.

La *Italsiel* ha compiuto, nel febbraio scorso, il suo terzo anno di vita, periodo nel quale sono state messe a punto le strutture organizzative essenziali allo svolgimento del suo compito istituzionale: intervento tecnico e metodologico in tutte le aree di applicazione dei calcolatori elettronici, ivi compreso, tra l'altro, lo sviluppo di *software* di base per i costruttori di calcolatori e per gli utenti di grandi sistemi con complessi controlli di reti di trasmissione dei dati.

Durante lo scorso esercizio l'attività di maggior impegno è stata quella riguardante l'automazione delle procedure della Ragioneria Generale dello Stato, nell'ambito di un programma che impegnerà la società sino a tutto il 1973; è stata altresì avviata una attività di gestione di centri per conto di terzi, secondo un criterio di globalità che, partendo dal disegno del sistema informativo e dalla installazione del sistema elettronico, comprende anche l'addestramento teorico e pratico del personale operativo, per giungere alla gestione nella esecuzione di tutti i lavori previsti nel piano concordato con il cliente.

Il forte impegno di questa azienda è motivato dall'importanza che può assumere nel nostro paese la produzione di *software*; è infatti inevitabile che il giudizio sulle strutture informative più convenienti per un ente sia riservato all'ente stesso e non ai fornitori di macchine nei cui confronti l'utente non può non essere in contrasto di interesse. È doveroso aggiungere che l'affermazione di case italiane di *software* può molto contribuire a modificare questa situazione.

Nell'esercizio in esame, la società, che ha aumentato il capitale da 1 a 2 miliardi, ha raggiunto un fatturato di oltre 3 miliardi.

A fine 1971 l'*Italsiel* occupava 286 persone (di cui 220 tecnici), con un aumento di un centinaio rispetto alla fine dell'esercizio precedente; da sottolineare in proposito l'intenso lavoro di addestramento effettuato sopperendo con ciò alle carenze, in questo campo, degli istituti pubblici di istruzione superiore.

La domanda mondiale di naviglio, in costante aumento nel quinquennio 1966-70, ha registrato una netta inversione nel 1971 principalmente per effetto dello stentato andamento dei traffici marittimi, che hanno risentito della negativa congiuntura economica dei principali paesi industrializzati.

Nel corso dell'anno, i noli sono scesi a livelli inferiori a quelli di prima dell'impenata della seconda metà del 1970 e hanno influito negativamente sulla domanda di nuove navi che, pur raggiungendo il ragguardevole volume di circa 30 milioni di tsl, è rimasta di 10 milioni di tsl (26%) inferiore a quella del 1970; per contro, i vari hanno quasi raggiunto i 25 milioni di tsl, con un incremento di 3 milioni (14%) sull'anno precedente. Dato l'andamento rispettivo degli ordini e dei vari, il carico di lavoro aveva raggiunto, alla fine del 1971, circa 84 milioni di tsl, con un aumento del 6%, che segue a quello, peraltro eccezionale, del 31% registrato nel 1970.

L'attuale volume di ordini in portafoglio, comunque, non assicura alla navalmeccanica mondiale una prospettiva di lavoro soddisfacente per un lungo periodo: è cresciuta, da una parte, la produttività dei cantieri mondiali, che possono oggi espletare le commesse entro tempi assai inferiori a quelli del passato; d'altra parte, si profila un'ulteriore flessione della domanda, di cui sono segni premonitori le disdette di contratti, di cui si è avuta notizia nei primi mesi del 1972.

Il carico di lavoro alla fine del 1971, confermando le tendenze in atto da diversi anni, includeva una quota accresciuta di naviglio cisterniero (45 milioni di tsl, pari al 54% del totale, contro il 48% di un anno prima): il tonnellaggio delle portarinfuse risultava, invece, lievemente diminuito (da 26 a 25 milioni), con una partecipazione al carico di lavoro intorno al 30%; le navi da carico generale, infine, erano scese percentualmente dal 13% all'11% e, in assoluto, da 10 a 9 milioni di tsl.

In quest'ultima categoria sono comprese le navi portacontenitori, il cui tonnellaggio si è ridotto da 3,2 a 2,9 milioni di tsl: la lieve flessione sembra doversi attribuire alle perplessità insorte nell'armamento mondiale sulla possibilità di un economico esercizio di tali navi nell'attuale situazione di inadeguatezza delle infrastrutture portuali.

Quanto alle dimensioni unitarie, si è ulteriormente rafforzata la tendenza all'impiego di navi da 100.000 tsl ed oltre: a fine 1971 esse costituivano il 49% del carico d'ordini contro il 42% di un anno prima. Anche le commesse di navi specializzate per il trasporto di gas liquefatti e di prodotti chimici sono aumentate: ve ne erano in portafoglio, a fine anno, per 2,6 milioni di tsl, pari ad oltre il 3% del totale, contro il 2,5% alla fine del 1970.

Dall'esame della ripartizione del carico di lavoro fra i maggiori costruttori, si constata che nel 1971 si è consolidata la supremazia giapponese, ed è continuato il progresso della Spagna e della Norvegia, mentre si è avuto un certo arretramento dei cantieri svedesi. Il Giappone ha incrementato del 16% il proprio portafoglio d'ordini che ha raggiunto 34,1 milioni di tsl, pari a circa il 41% del totale mondiale (contro il 37% di un anno prima); la Svezia ha mantenuto, sia pure a grande distanza, il secondo posto con 5,9 milioni di tsl, ma ha visto scendere dall'8,7% al 7,1% la propria quota, essendo gli ordini acquisiti nell'anno (900 mila tsl) diminuiti del 70% rispetto al 1970; al terzo posto è salita la Spagna, i cui ordini in portafoglio alla fine dell'anno erano intorno al 6,7% del carico di lavoro mondiale, superando, per la prima volta, la Germania Occidentale che ha regredito dal 6,9% al 5,6%; i cantieri norvegesi, favoriti anche dagli stretti legami con il forte armamento mercantile nazionale, hanno raggiunto i 4 milioni di tsl (4,8% del totale mondiale, contro il 4,6% a fine 1970).

Nel complesso, nonostante un ritmo di attività intenso, la navalmeccanica europea ha continuato a versare in una situazione di grave difficoltà. La caduta della domanda ha infatti pesato sull'andamento dei prezzi del naviglio che, dopo essere notevolmente saliti durante il 1970 sono tornati nel 1971 a livelli non remunerativi, data la concomitante lievitazione dei costi in quasi tutti i paesi costruttori; si aggiunga la prevalente quota di lavorazioni in portafoglio assunte negli anni precedenti ancora a prezzo bloccato. In tale stato di cose, il governo svedese ha dovuto decidere il salvataggio di uno dei cinque grandi cantieri del paese e il governo britannico ha annunciato nuove sostanziose misure governative (con stanziamenti su base pluriennale di oltre 50 miliardi di lire) per coprire le perdite dei centri navali scozzesi, che occupano circa 15.000 persone.

Va altresì sottolineato che negli Stati Uniti il governo ha avviato un programma decennale di 6 miliardi di dollari di nuove costruzioni da affidare a cantieri americani con un contributo a carico dell'erario di 2,5 miliardi (42%): trattasi di una misura di protezione che non può non destare preoccupazione sia per l'entità (1), sia perché l'armamento statunitense alimenta una parte cospicua della domanda internazionale di naviglio.

La produzione dei cantieri italiani, pur avendo raggiunto nel 1971 nuovi massimi con 816.000 tsl di navi varate e 875.000 tsl consegnate, è tuttavia rimasta inferiore a quella conseguibile con un soddisfacente impiego della capacità produttiva, stimata in 1,2 milioni di tsl.

---

(1) Il primo contratto, già firmato, riguarda tre navi di tipo LASH, per le quali il contributo governativo è del 44% su un valore di contratto di circa 86 milioni di dollari.

Si rileva, d'altra parte, che la partecipazione nazionale al carico di lavoro mondiale è scesa dal 4% del 1970 a poco più del 3%: di tali ordini, il 49% riguarda petroliere, il 40% portarinfusa e il 7% circa navi da carico generale: per quanto attiene alle dimensioni unitarie, alla fine del 1971 erano in portafoglio 8 navi di tonnellaggio superiore alle 100.000 tsl, pari, nell'insieme, al 60% del totale.

Le prospettive sono molto preoccupanti, in quanto il carico di lavoro di circa 3 milioni di tsl è costituito per un terzo da commesse avviate a proprio rischio dalla *Italcantieri*, mentre le condizioni della domanda agli inizi del 1972 fanno temere, come si è accennato, un pesante aggravamento della flessione verificatasi nello scorso anno.

Sono scadute nel 1971 le leggi n. 19 del 1968 (contributi ai cantieri) e n. 362 del 1960 (premio di demolizione navi vetuste); inoltre, il fondo IMI per il credito navale, nonostante l'integrazione (limitata al biennio 1971-72) operata lo scorso anno, si è manifestato insufficiente a fronteggiare anche i più urgenti fabbisogni dell'armamento. Quanto alle nuove provvidenze, esse dovranno uniformarsi alla preannunciata nuova direttiva comunitaria, che, mirando all'abolizione totale di ogni forma di contributo diretto ai cantieri, fissa i limiti massimi dei contributi statali in misura decrescente dal 5% al 3% del prezzo della nave per il periodo 1972-74, ammettendo per i soli cantieri italiani, in considerazione della loro difficile situazione, un'aliquota che, partendo dal 9% nel 1972, si riduce progressivamente di un punto all'anno, fino al 5% nel 1976.

È una direttiva, questa, difficilmente conciliabile con le esigenze a più lunga scadenza dell'industria europea: occorre chiedersi se sia nell'interesse dell'economia comunitaria adottare una linea di liberalizzazione che porterebbe alla decadenza di questo importante settore. In proposito si osservi che nel corso dell'ultimo decennio la navalmeccanica giapponese è riuscita a portare dal 20% al 50% la propria quota del mercato mondiale, laddove i dieci paesi della Comunità allargata, pur controllando oltre un terzo della flotta mercantile mondiale, concorrono ormai per meno del 30% alla produzione di naviglio, a fronte dei quasi due terzi di dieci anni or sono. In questa situazione si assiste da parte di sempre nuovi paesi europei e degli stessi Stati Uniti all'adozione di misure di sostegno — anche molto consistenti, come si è prima accennato — a favore del settore cantieristico.

Pertanto, non sembra dubbio che anche in sede CEE, specie dopo l'adesione di paesi come il Regno Unito e la Danimarca, i cui cantieri versano in gravi difficoltà, si renda necessario un aggiornamento della politica comunitaria alla luce degli interessi di uno sviluppo equilibrato dell'economia dei paesi membri; ciò significa riconoscere la necessità di adottare misure atte a promuovere il riassetto dell'industria cantieristica europea, affinché essa raggiunga le dimensioni e consegua le tecniche necessarie per fronteggiare la concorrenza giapponese.

Per l'Italia, l'attuale momento appare decisivo per impostare una politica che porti, entro il 1976, questa industria ad un livello di competitività comparabile a quello degli altri costruttori della Comunità. A questo riguardo particolare importanza assume il progetto di legge in corso di definizione presso il Ministero della marina





Le unità mercantili consegnate nel 1971 includono: 2 turbocisterne da 230.000 tpl, 4 t/nn miste petrolio-minerali da 137.000 tpl, 2 t/nn porta-contenitori da 19.710 tpl, 2 m/nn da carico generale da 12.600 tpl e 2 m/nn traghetto da 6.500 tsl da parte della *Italcantieri*; 1 motocisterna per prodotti raffinati da 26.900 tpl e 1 m/n portarinfusa da 25.500 tpl da parte del cantiere di Muggiano; 1 m/n traghetto da 1.600 tsl e 2 m/nn per trasporto lamiera da 4.400 tsl da parte del cantiere Orlando.

Dalla tabella n. 12 si rileva che gli ordini assunti dalle aziende del gruppo *Fincantieri* nel 1971 sommano a 142,2 miliardi per costruzioni navali e 33,8 miliardi per riparazioni, con un totale di 176 miliardi; tali importi, che non comprendono le nuove costruzioni avviate in proprio, risultano inferiori a quelli dell'esercizio precedente e riflettono il negativo andamento del mercato dei trasporti marittimi nel corso del 1971.

Tabella n. 12 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri di costruzione e riparazione navali negli anni 1970 e 1971

(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971
Costruzioni navali	121,2 (a)	128,8	30,9	13,4	152,1	142,2
Riparazioni navali	11,1	13,0	39,5	20,8	50,6	33,8
<b>Totale</b>	<b>132,3</b>	<b>141,8</b>	<b>70,4</b>	<b>34,2</b>	<b>202,7</b>	<b>176,0</b>

(a) L'indicato importo differisce da quello riportato nel bilancio 1970 per 164 miliardi relativi al gruppo delle costruzioni avviate in conto proprio.

Gli ordini acquisiti nel 1971 comprendono: 2 m/nn traghetto da 2.100 tpl, 2 t/nn miste petrolio-minerale da 137.000 tpl, 2 t/nn porta-contenitori da 19.710 tpl, 2 m/nn portarinfusa da 25.000 tpl e 2 m/nn trasporto lamiera da 4.500 tpl.

La flessione degli ordini assunti dalle aziende di riparazione navale è solo apparente, in quanto a quelli perfezionati nel 1970 concorreva in misura notevole la trasformazione delle motonavi « Fairland » e « Fairwind », i cui lavori hanno impegnato l'*Arsenale Triestino S. Marco* per oltre un biennio.

Alla fine del 1971, il carico d'ordini del gruppo, comprese anche le costruzioni in conto proprio per un milione di tsl, era costituito da 45 navi per complessive 2.563.200 tsl, così ripartite:

— Italcantieri	37 navi per	2.500.000 tsl
— Cantiere Navale Muggiano	3 navi per	47.500 tsl
— Cantiere Navale Luigi Orlando	5 navi per	15.700 tsl

Il 60% circa di tale portafoglio è costituito da navi di portata lorda da 100.000 tpl ed oltre.

Detto carico di lavoro assicura l'attività produttiva per l'intero 1972, con code di lavoro nel 1973 e 1974: peraltro si delineano già fenomeni di inattività, a partire dai primi mesi del 1973, a causa della carenza di nuovi ordini, legata alla crisi recessiva in atto sul mercato mondiale delle costruzioni navali.

Come si rileva dalla tabella n. 13 il fatturato totale delle aziende in esame è stato nel 1971 di 191 miliardi, con un aumento in confronto all'esercizio precedente di

**Tabella n. 13 - Fatturato delle aziende Fincantieri di costruzione e riparazione navali negli anni 1970 e 1971**  
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971
Costruzioni navali	108,6	96,8	21,0	53,3	129,6	150,1
Riparazioni navali	11,8	12,8	18,4	28,1	30,2	40,9
<i>Totale</i>	<b>120,4</b>	<b>109,6</b>	<b>39,4</b>	<b>81,4</b>	<b>159,8</b>	<b>191,0</b>

poco meno del 20%: esso si è verificato in entrambi i comparti delle costruzioni e delle riparazioni ed è da attribuire, oltre che alla lievitazione dei prezzi, al maturare di rate di pagamenti per commesse slittate dagli anni precedenti.

Alla fine del 1971, il personale dipendente dal gruppo *Fincantieri* era di 19.852 addetti (19.055 alla fine del 1970); l'incremento di 797 addetti dipende essenzialmente dalle assunzioni effettuate dall'*Italcantieri*, in connessione con l'avanzamento dei suoi programmi impiantistici e produttivi.

Gli investimenti in impianti sono sommati a 7,6 miliardi, comprese le quote di partecipazione alla costruzione dei bacini di Trieste e La Spezia: 2,3 miliardi hanno riguardato stabilimenti ubicati nel Mezzogiorno (cantiere di Castellammare, SEBN e *Stabilimenti Navali di Taranto*). Tra le principali opere realizzate o in corso di costruzione vanno segnalate: l'impianto di scarico lamiere via mare e la seconda linea di saldatura a Monfalcone, il reparto prefabbricazione e il magazzino a Castellammare, l'officina meccanica a Muggiano, il pontile Molo Giano a Genova (OARN), il nuovo pontile presso gli *Stabilimenti Navali di Taranto*, l'officina meccanica e la palazzina uffici presso l'*Arsenale Triestino S. Marco*.

Sotto il profilo economico le aziende del gruppo *Fincantieri* chiudono l'esercizio, dopo aver effettuato ammortamenti per 6,5 miliardi (6,1 miliardi nel 1970), con risultati fortemente negativi e ulteriormente peggiorati nei confronti dell'anno precedente (da 14,5 a 17,3 miliardi, dei quali, rispettivamente, 9,7 e 12 miliardi relativi all'*Italcantieri*); essi sono imputabili sia all'andamento del comparto della costruzione navale sia alle perduranti difficoltà — a causa di pesanti oneri impropri per inflazione di organici — del riassetto dell'*Arsenale Triestino - S. Marco*, il cui disavanzo si è all'incirca triplicato (da 0,6 a 1,9 miliardi), sia, infine, alle perdite residue delle due aziende *Ansaldo* e *CRDA* in liquidazione.

Fattore determinante di tale andamento economico è l'insoddisfacente utilizzazione della capacità produttiva degli impianti, a causa delle agitazioni e del rilevante aumento dell'assenteismo (soprattutto a Castellammare, dove ha raggiunto il 20%); in particolare, per l'*Italcantieri* si è avuta una diminuzione delle ore lavorate, in confronto all'anno precedente, del 2%, pur con organici aumentati dell'8%. Va altresì considerato che la perdita di ore ha influito sul rendimento di quelle lavorate, per le continue difficoltà create nell'ordinato svolgimento di un'attività complessa come la costruzione navale. Si aggiunga che circa i quattro quinti della produzione navale hanno riguardato commesse assunte in anni precedenti a prezzi bloccati e ormai notevolmente lontani dai livelli di costo raggiunti.

Il costo unitario del lavoro, aumentato nel 1971 del 17%, supera attualmente del 47% quello del 1969, dopo soli due anni di applicazione del nuovo contratto collettivo e delle sue integrazioni aziendali. Va infine tenuto conto dei riflessi negativi connessi ai ritardi ed agli intralci derivanti da cause spesso esterne al cantiere, e che si sono aggiunti a quelli sopra accennati, determinando un anomalo aumento delle ore di manodopera necessarie all'esecuzione delle commesse.

L'attività delle aziende di riparazione navale si è svolta con sufficiente regolarità fin verso ottobre, quando sono iniziate le agitazioni, conclusesi solo alla fine di marzo 1972. Esse si sono ripercosse negativamente su tutte le aziende, ma in modo più grave sull'*Arsenale Triestino S. Marco*, che, a seguito del richiesto assorbimento del personale dell'ex cantiere *S. Marco*, come già accennato, ha raggiunto un carico di manodopera largamente eccedente le esigenze dell'azienda e per di più non equilibrato rispetto al tipo di commesse acquisibile sul mercato prevalentemente concentrato su una domanda di riparazione anziché di trasformazione navale.



Nel corso del 1971 la SME ha acquisito una partecipazione paritetica nella *Star*, rafforzando considerevolmente la presenza del gruppo nel campo delle conserve vegetali ed estendendola a nuovi comparti (conserve animali, olii e grassi) ed a prodotti con alto valore aggiunto. La *Star* è una delle maggiori aziende del settore alimentare, convenientemente diversificata, con notevoli attività nel Mezzogiorno e all'estero, e con un'organizzazione distributiva in Italia senza riscontro per la sua estensione e capillarità.

Tenuto conto delle due partecipazioni nella *Motta* e nell'*Alemagna* si va costituendo, nell'ambito del gruppo, un settore alimentare di dimensioni e strutture capaci di reggere anche il confronto con una concorrenza internazionale caratterizzata dalla grande impresa multinazionale, contribuendo in tal modo al rafforzamento della struttura finanziaria e commerciale relativamente debole dell'industria italiana del settore, che ha consentito ad alcuni gruppi europei e americani di acquisire nel nostro paese posizioni di rilievo in vari comparti.

Nel 1971, il fatturato complessivo delle aziende alimentari del gruppo SME (*Motta*, *Alemagna*, *Star*, *Surgela*, cui sono da aggiungere le aziende agricole e zootecniche facenti sempre capo alla SME, nonché la società *Maccaresse* controllata dalla SPA) ha sfiorato i 270 miliardi, con un aumento di quasi il 13% in confronto al 1970, tenuto conto, in entrambi gli anni, delle vendite della società *Star* (1); detto importo, il maggiore del settore in Italia, comprende 30 miliardi di fatturato estero, relativo in larghissima parte alle consociate della *Motta* e della *Star*, operanti in diversi paesi europei e in Africa.

L'occupazione media ha raggiunto le 16.500 persone, aumentando nell'anno di circa 1.400 addetti.

---

(1) Si rileva che nell'indicato importo di 270 miliardi è incluso anche il fatturato (15 miliardi) della SIAS - Società Italo Americana Supermercati facente ancora parte del gruppo *Motta* nel 1971.

Gli investimenti dell'esercizio ammontano a 13 miliardi (considerando per l'*Alemagna* e la *Star* la sola quota di competenza del gruppo) e hanno riguardato principalmente la costruzione dello stabilimento *Motta* in provincia di Frosinone e l'ampliamento di quello *Alemagna* di Milano-Cornaredo.

Significativi sono i risultati che si stanno ottenendo nelle regioni meridionali: le aziende citate, pur essendo insediate in prevalenza nel settentrione, dove si concentrano i mercati di sbocco, si propongono infatti di localizzare nel Mezzogiorno quasi la metà degli investimenti in impianti decisi per il quadriennio 1972-75; ulteriori progressi in questa direzione si attendono dalla positiva conclusione di trattative che la SME ha avviato nel quadro degli indirizzi programmatici per il settore.

Seguono dati e notizie sull'attività delle singole società.

Il fatturato della *Motta* nel 1971 ha superato i 69 miliardi, con uno sviluppo nell'anno di oltre il 9%, superiore a quello dell'esercizio precedente (7%) nonostante gli effetti negativi prodotti dalle agitazioni sindacali connesse alla stipulazione del nuovo contratto nazionale di categoria; l'espansione è dovuta anche agli esercizi autostradali, mentre modesto è stato l'incremento per i negozi urbani. Il fatturato complessivo del gruppo *Motta* (incluse le consociate all'estero) ha segnato un aumento da quasi 92 a 100 miliardi di lire. Nell'esercizio, sono iniziati i lavori per la costruzione del grande stabilimento di Ferentino (Frosinone), nel quale sarà massimamente concentrata la produzione aziendale di gelati; va altresì menzionata la costruzione, in compartecipazione con l'*Alemagna*, della ICAL, il cui stabilimento a Latina produrrà dolci a base di frutta. Nel quadro del riassetto delle attività estranee all'area di tradizionale interesse, è stato, d'altro lato, ceduto alla *Generale Supermercati* il pacchetto azionario della SIAS (*Supermercati Stella*) ed è stata alienata la partecipazione Bimot.

Circa l'andamento economico della *Motta*, le previsioni iniziali di sensibile miglioramento del risultato in pareggio conseguito nel 1970 sono state frustate dalle citate agitazioni sindacali; l'esercizio 1971 si è chiuso in sostanziale pareggio.

L'*Alemagna* ha aumentato le vendite da 51 a 54 miliardi; l'incremento, pari al 6%, sarebbe stato molto più elevato in assenza delle interruzioni di lavoro per scioperi e risulta inferiore a quello del 1970 (14%); nell'anno è proseguito l'ampliamento dello stabilimento di Milano-Cornaredo, il più importante dell'azienda, mentre è stata decisa la costruzione di un nuovo impianto nel Mezzogiorno per la produzione di dolci a base di zucchero. La società ha distribuito un dividendo dell'8,50%.

La *Star* ha superato i 94 miliardi di fatturato, con un incremento di oltre il 20% rispetto al 1970; con lo stesso rapporto sono aumentate nell'insieme le vendite delle consociate *Star Lux* di Barcellona, SOPRAL di Mogadiscio e SOPRAL di Asmara; il fatturato del gruppo ha nell'insieme raggiunto i 106 miliardi. Nel corso dell'esercizio è stata costituita, con la *Bertolli*, la società a partecipazione parite-

tica « Italso », che si occuperà della prima spremitura dei semi oleosi nell'interesse delle due partecipanti.

Nel mese di ottobre la *Star* ha dato attuazione all'aumento del capitale sociale da 3 a 8 miliardi. L'andamento economico dell'esercizio ha consentito l'assegnazione di utili per 2,8 miliardi.

Nel 1971 la *Surgela — Industrie Alimentari e Conserviere della Valle del Tronto* ha registrato un nuovo consistente sviluppo del fatturato (27%), costituito per circa nove decimi da prodotti surgelati. È stata ampliata l'organizzazione di vendita e sono stati avviati i lavori di ristrutturazione delle linee di lavorazione dello stabilimento di Porto d'Ascoli. L'andamento economico della società è rimasto peraltro negativo, a causa degli oneri sostenuti per l'espansione commerciale e della lievitazione dei costi, tanto delle materie prime quanto del personale. Sono allo studio misure per realizzare una più conveniente organica sistemazione dell'azienda nell'ambito del settore alimentare del gruppo.

Sempre in campo agricolo, anche la *SEBI - Società per l'esercizio di Attività Agricole e Immobiliari* è stata impegnata nella attuazione del piano di trasformazione fondiaria e di riassetto colturale delle aziende meridionali, che ad essa fanno capo per complessivi 3.200 ettari. Il risultato economico dell'esercizio ha sopportato i danni derivati alla produzione dalle prolungate agitazioni sindacali e dal tempo avverso: nonostante le perdite registrate da alcune aziende controllate, la SEBI è tuttavia in grado di assegnare per il 1971 un dividendo del 6%.

Nel settore zootecnico, il programma impostato dalla SME a fine 1969, volto a creare nel Mezzogiorno due centri per l'ingrasso di bovini, ha subito una battuta d'arresto imposta dagli ostacoli incontrati nel disimpegno delle mezzadrie dai terreni acquistati (dato l'attuale contesto legislativo in materia) e dalle conseguenti difficoltà di attuare altri accorpamenti di aziende idonee alle coltivazione in proprio del mais.

*Maccarese* - È proseguita l'attuazione del programma di trasformazione fondiaria e di rinnovamento dei diversi settori produttivi, avviato or è quasi un triennio. L'esercizio in esame ha ancora risentito della fase di transizione in cui si trova la società; si è infatti tuttora in attesa sia della piena disponibilità delle superfici su cui sono in corso le previste opere fondiarie ed irrigue, sia dell'entrata in produzione dei nuovi vigneti e frutteti attualmente in allevamento. È ancora in esecuzione anche il piano di sviluppo delle produzioni animali, in particolare della carne bovina, parallelamente all'estensione delle superfici coltivate a foraggiere per assicurare all'azienda l'autosufficienza in questo campo: l'onere per gli acquisti di foraggi è stato invero una delle principali cause della perdita registrata anche nel 1971.





## *Telefoni e altre telecomunicazioni*

Nell'esercizio 1971 si è avuto un incremento della domanda di nuovi allacciamenti telefonici di 960.000 unità circa, superiore dell'8% a quello dell'anno precedente e del 50% circa a quello del 1968. Il ritmo delle consegne di apparecchiature da parte delle ditte fornitrici, a causa di agitazioni sindacali, è stato però inferiore al fabbisogno; si sono così soddisfatte soltanto 729 mila domande che, al netto di 201 mila cessazioni, hanno fatto segnare un incremento di 528 mila abbonati, pari all'8,2% di quelli in essere al 31 dicembre 1970.

Per far fronte all'incremento della domanda non si è, d'altronde, potuto attingere alle scorte di numeri di centrale scese, ormai, a livelli praticamente incomprimibili; l'espansione degli allacciamenti ha potuto così essere ottenuta solo rinunciando temporaneamente ad obiettivi qualitativi, come la sostituzione degli impianti obsoleti (anche se ancora in grado di funzionare) o la riduzione degli allacciamenti

**Tabella n. 14 - Espansione del servizio telefonico nel 1971**

		Abbonati	Apparecchi	Traffico interurbano	
				totale      teleselettivo	
				(milioni di comunicazioni)	
		(migliaia di unità)			
Consistenza a fine 1971		6.989	10.325		
Valore annuo 1971				1.474	1.423
Incrementi:					
<i>assoluti</i> }	1970	452	841	194	217
	1971	528	953	168	199
<i>percentuali</i> }	1970	7,5	9,9	17,4	21,5
	1971	8,2	10,2	12,8	16,3

« duplex », che sono anzi aumentati di 100 mila unità. Nonostante queste misure, le domande giacenti sono ancora cresciute raggiungendo, alla fine dell'esercizio, il numero di 364 mila.

Nello scorso esercizio gli apparecchi supplementari sono aumentati di 425 mila (+14,6%), per oltre la metà installati presso l'utenza privata; conseguentemente, il rapporto apparecchi supplementari/abbonati è passato dal 45% al 47,7%.

In complesso, quindi, il numero degli apparecchi installati è così cresciuto di 953 mila unità (+10,2%) ed ha superato i 10,3 milioni alla fine del 1971, portando la densità telefonica da 17,1 a 18,8 apparecchi per 100 abitanti; tale densità è superiore a quella media dei paesi CEE di fine 1969, il residuo divario essendo comunque nettamente inferiore a quello esistente in termini di reddito pro capite. Invero, il nostro paese ha mantenuto nell'arco del tredicennio 1958-70 (successivo all'assunzione da parte del gruppo di tutto il servizio telefonico in concessione e per il quale periodo sono disponibili statistiche ufficiali) un saggio di incremento della telefonia più elevato di tutti i paesi della Comunità.

Tabella n. 15 - Raffronti internazionali della densità telefonica, 1958-70

	n. di apparecchi per 100 abitanti alla fine del 1970	Incrementi % 1958-70	Indici della densità telefonica (Italia = 100)		Indici del reddito pro capite nel 1970 (Italia = 100)
			31-XII-57	31-XII-70	
Olanda	26,0	119	204	152	140
Germania R. F.	22,4	153	152	131	177
Belgio	20,8	91	188	122	155
Francia	17,2	117	136	101	170
Italia	17,1	194	100	100	100

Nel 1971 il traffico interurbano ha raggiunto 1.474 milioni di comunicazioni, con un incremento sul precedente esercizio del 12,8%, peraltro nettamente inferiore a quello registrato negli scorsi anni; il rallentamento è da attribuire in parte alla situazione economica generale e, in parte, al fatto che, estesa nel corso del 1970 la teleselezione a tutto il territorio nazionale, si sono andati esaurendo gli aumenti eccezionali di domanda conseguenti alla prima attivazione di questo servizio. È da aggiungere che il gradimento della teleselezione ha trovato conferma lo scorso anno con un aumento di comunicazioni del 16,3%, mentre si sono ridotte del 38,2% quelle tramite centralino; di conseguenza le chiamate in teleselezione assorbono ormai il 97,3% delle comunicazioni interurbane, valore vicino — e a distanza di appena un anno dalla piena attivazione del servizio — a quello massimo obiettivamente raggiungibile.

Anche il servizio di trasmissione dati ha continuato ad espandersi, i terminali collegati essendo passati da 2.400 alla fine del 1970 a 3.985 alla fine del 1971. Infine, la filodiffusione, di cui è stata programmata, su richiesta dell'autorità competente, la graduale estensione a tutto il territorio nazionale, ha registrato un aumento degli abbonati da 163 a 217 mila (+33%).

Lo sviluppo degli impianti realizzato nell'esercizio in esame è sintetizzato nella tabella n. 16.

L'aumento dei numeri di centrale, sebbene superiore in valore assoluto e percentuale a quello dello scorso anno, è risultato inferiore di circa 60.000 numeri a quanto programmato, a causa delle già ricordate mancate consegne da parte delle aziende fornitrici.

Tabella n. 16 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1971

	Consistenza al 31-XII-1971	Incrementi annui			
		1970		1971	
		assoluti	%	assoluti	%
Numeri di centrale ( <i>migliaia</i> )	7.502	436	6,7	540	7,8
km c.to di reti urbane e settoriali ( <i>migliaia</i> )	20.260	1.925	12,2	2.569	14,5
km c.to di reti extraurbane ( <i>migliaia</i> )	10.901	2.551	33,9	823	8,2
di cui:					
di proprietà sociale	6.498	670	13,3	791	13,9
in affitto da terzi	4.403	1.881	75,5	32	7,3

Le reti urbane hanno pure registrato incrementi superiori a quelli del 1970; inferiore, invece, è stato il saggio di ampliamento della rete interurbana, da attribuire interamente al decremento dei circuiti addizionali ottenuti in affitto dall'Azienda di Stato, che ha subito anch'essa gli effetti di ritardate forniture. L'espansione della rete interurbana ha comunque permesso di allacciare al servizio oltre 883 località; il totale è così salito a 30.974 e comprende quindi, oltre tutti i comuni, allacciati fin dal 1953, anche 22.918 frazioni e località minori.

Nel complesso, la concessionaria SIP nel 1971 ha effettuato investimenti per 323,5 miliardi, valore superiore del 44% all'importo corrispondente del 1970: l'aumento riflette, oltretutto la maggiore attività costruttiva, la lievitazione dei prezzi (che ha comportato un maggiore onere di circa 23 miliardi), nonché l'incremento dell'immobilizzo medio per nuovo abbonato legato ai vincoli tecnici dello sviluppo del servizio (detto immobilizzo ha raggiunto la somma di 582 mila lire, 27% in più che nel 1970 e 40% in più che nel 1969).

Nella tabella n. 17 si forniscono dati sulla ripartizione degli investimenti tra le varie zone di concessione nel 1971 e nel quadriennio precedente.

**Tabella n. 17 - Investimenti in impianti realizzati dalla SIP nel 1971 raffrontati con quelli del quadriennio precedente**  
(miliardi di lire)

		1967	1968	1969	1970	1971
I zona	(Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta)	38,4	42,1	47,4	54,3	77,6
II zona	(Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia)	14,8	15,6	18,8	25,2	38,9
III zona	(Emilia-Romagna, Marche, Abruzzi, Umbria, Molise)	14,9	19,4	25,0	32,1	43,6
IV zona	(Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna)	44,1	45,8	52,5	57,2	83,5
V zona	(Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia)	37,5	42,6	45,9	56,1	79,9
<i>Totale</i>		<b>149,7</b>	<b>165,5</b>	<b>189,6</b>	<b>224,9</b>	<b>323,5</b>

Degli investimenti complessivi, 103 miliardi sono stati destinati al Mezzogiorno, che ha così assorbito il 32% circa del totale, percentuale superiore del 50% alle quote dell'utenza e del traffico oggi attribuibili alle regioni meridionali: il ritmo di crescita dei servizi e degli impianti nel Mezzogiorno è quindi risultato nettamente superiore a quello relativo alle altre zone del paese.

Del resto, ciò corrisponde (v. tabella n. 18) ad una tendenza al riequilibrio territoriale nella dotazione dei servizi, tendenza che ha contrassegnato il periodo 1958-71 (successivo all'assunzione da parte del gruppo dell'intero servizio telefonico in concessione); tant'è che la densità telefonica che nel 1957 era, nel Mezzogiorno, pari al 33% di quella nazionale è oggi salita al 60%, corrispondente al livello italiano medio della fine del 1965.

**Tabella n. 18 - Incremento percentuale dei servizi e degli impianti telefonici nel Centro Nord e nel Mezzogiorno**

	1971		Periodo 1958-71	
	Mezzogiorno	Centro-Nord	Mezzogiorno	Centro-Nord
Abbonati	12,1	7,0	473	171
Apparecchi	13,5	9,3	523	221
Traffico extraurbano	18,8	11,2	1.179	493
Densità telefonica (apparecchi per 100 abitanti)	13,3	8,3	484	179
Numeri di centrale	11,4	6,7	463	166
km c.to di reti urbane	19,2	13,1	1.017	308
km c.to di rete extraurbana	17,5	12,7	1.150	535

Il personale della concessionaria, alla fine dell'esercizio, era di 55.000 addetti, con un incremento di circa 3.500 (+6,8%). È proseguita l'opera volta a migliorare la qualificazione del personale stesso: sono stati infatti circa 7.000 i dipendenti che nel 1971 hanno partecipato ad iniziative aziendali di formazione. Anche in dipendenza di tale sforzo si è registrato nell'esercizio un sia pur contenuto nuovo aumento di produttività: gli abbonati per dipendente sono passati da 125 a 127 e le comunicazioni interurbane per dipendente sono salite da 25.700 a 27.000; l'aumento della produttività risulta tuttavia, ancora una volta, minore dell'aumento del costo unitario del lavoro (+8,4%).

L'espansione dei proventi telefonici (+12,4%) è stata nel complesso inferiore a quella degli oneri di esercizio, finanziari e fiscali, accresciutisi del 15,7%. Di conseguenza, lo stanziamento al fondo ammortamento, pari a 91,3 miliardi, ha potuto essere incrementato solo in misura minima (0,4%) rispetto al 1970, pur in presenza dell'aumento intervenuto nell'immobilizzo da ammortizzare a seguito dei forti investimenti effettuati; l'ammortamento non ha potuto così raggiungere la aliquota tecnico-economica, ritenuta a suo tempo congrua dal Consiglio superiore delle telecomunicazioni, che, per di più, dovrebbe essere aumentata per tener conto del prossimo avvento delle tecniche elettroniche necessarie per assicurare una qualità e una gamma di servizi telefonici corrispondenti a quelli della telefonia di altri paesi europei con cui l'Italia si va integrando.

In ogni modo, il risultato dell'esercizio consente alla concessionaria di remunerare il capitale sociale con un dividendo del 7%, come nel 1970.

L'esercizio si è chiuso senza che fosse presa in considerazione, da parte dell'autorità competente, la ristrutturazione tariffaria elaborata già nel 1970 dal Ministero delle poste e telecomunicazioni d'intesa con la concessionaria. È noto come la proposta, senza incidere sostanzialmente sulla spesa dell'utenza, mira a procurare alla concessionaria l'aumento di introiti indispensabile per un'economica gestione del servizio, assicurando nel contempo una più equa distribuzione del carico tariffario tra le varie categorie di utenti ed un migliore sfruttamento degli impianti. Alla sollecita adozione delle misure proposte è legata altresì la possibilità di un ordinato ricorso al mercato finanziario nell'ampia misura richiesta dai programmi di investimento comportati dalla crescente domanda dell'utenza; inoltre, come accennato, la congruità dell'ammortamento, mentre è condizione affinché la telefonia possa sostenere l'intenso progresso tecnologico che si prospetta, vale altresì a creare uno sbocco d'importanza vitale per una cospicua sezione della nostra industria elettronica, che non può contare, come l'industria dei paesi concorrenti, su consistenti programmi spaziali o militari.

Nel settore delle telecomunicazioni internazionali l'*Italcable* continua a far registrare uno sviluppo assai accentuato dei traffici intercontinentali telefonici (+40%) e telex (+30%), mentre continua, sia pure a ritmi assai più modesti, la flessione di quello telegrafico (-10%), attribuibile alla crescente preferenza del pubblico per i più moderni mezzi di comunicazione.

Tabella n. 19 - Incrementi dei servizi internazionali Italcable nel 1971

	Esercizio 1971	Incrementi annui			
		1970		1971	
		assoluti	%	assoluti	%
Telex intercontinentale (minuti nell'anno/migliaia)	5.125	1.092	36,2	1.231	29,9
Telefonia intercontinentale (minuti nell'anno/migliaia)	11.205	2.798	50,9	3.273	39,5
Telegrafia internazionale (n. telegrammi nell'anno/migliaia)	5.230	— 264	— 4,7	— 505	— 8,9

L'espansione dei servizi telefonici e telex della società — rispettivamente triplicatisi o quadruplicatisi in un quadriennio — è determinata essenzialmente dalla crescente interconnessione mondiale, dall'apertura di nuove direttrici di traffico e dalla riduzione delle tariffe, resa possibile dal progresso tecnico e dal maggiore utilizzo degli impianti: lo sviluppo dei collegamenti e della qualità del servizio, che in larga parte coincide con la disponibilità di circuiti, appare quindi come fattore determinante di crescita dell'attività sociale, che offre all'utenza la possibilità di comunicare direttamente dall'Italia con 66 paesi.

Da notare che, a fronte di una sensibile riduzione dei collegamenti serviti via radio, si è registrato un incremento notevole di quelli via cavo e, soprattutto, via satellite; rilevanti progressi sono stati realizzati anche nelle attrezzature a terra, in particolare con l'attivazione, sul finire dell'anno, di una parte dei nuovi centri operativi di Acilia.

Nell'insieme sono stati effettuati nell'esercizio in esame investimenti per circa 7 miliardi; il personale in forza a fine anno — 1.873 dipendenti — registra una flessione di 67 addetti, interamente pertinente al personale estero.

L'aumento complessivo dei proventi del traffico (13,3%) ha permesso di fronteggiare la pur notevole lievitazione dei costi, derivante soprattutto dall'aumento delle spese di personale in Italia e dai maggiori oneri di affitto di circuiti via satellite; in conseguenza la gestione economica, dopo stanziamenti di 2,8 miliardi al fondo ammortamenti, si è conclusa con un utile di 1,3 miliardi, che consente di remunerare il capitale sociale nella misura del 7% (6% nel 1970).

Nel 1971 ha registrato notevoli sviluppi anche l'attività della *Telespazio*: i circuiti in esercizio sono passati da 159 a 214 (più in particolare, quelli terminali sono saliti da 130 a 160 e quelli in transito, ceduti a 9 amministrazioni estere, da 29 a 54, giungendo così questi a rappresentare oltre un quarto del totale); le trasmissioni televisive, che comportano il contemporaneo impiego di circa 300 canali, hanno impegnato 100 ore in confronto alle 62 del 1970.

Detti sviluppi sono stati favoriti dalla ormai comprovata affidabilità dei satelliti e della stazione del Fucino, dalla flessibilità che il sistema offre per le correnti di traffico a bassa intensità, dal felice compimento dei lanci di due satelliti da 6.000 circuiti della serie Intelsat IV e, per le trasmissioni televisive, dall'entrata in servizio del convertitore di colore (la cui importanza è misurata dal fatto che il 90% circa dei servizi per conto dell'Unione europea di radiodiffusione è stato effettuato a colori).

Sull'incremento del traffico ha influito altresì la riduzione delle tariffe, resa possibile dalla crescente utilizzazione del sistema: la riduzione è stata del 25% per la quota «segmento spaziale», nonché per quella «stazione terrena» sulla direttrice dell'Oceano Indiano, ed ha raggiunto il 45% per i primi 10 minuti delle trasmissioni televisive.

È da sottolineare che la descritta espansione è stata conseguita sebbene, durante tutto l'anno, per la prima volta, abbia funzionato il sistema cablofonico TAT5-MAT1, che ha offerto una efficiente alternativa alle trasmissioni via satellite.

Alla *Telespazio*, che già da tempo svolge, su basi contrattuali, l'attività di telemetria e telecontrollo dei satelliti in orbita per conto dell'«Intelsat», è stato affidato nel 1971 anche il servizio di «monitor»; interessante l'attività di studio e consulenza svolta dalla società per conto sia del CNR, nell'ambito del progetto SIRIO, sia dell'ESRO, sia per la realizzazione di una rete di televisione educativa in Sud America.

Nel corso dell'anno il personale dipendente è aumentato da 166 a 184 addetti; gli investimenti sono stati pari a 1,5 miliardi, di cui 0,8 per gli impianti a terra e 0,7 per la partecipazione al finanziamento del sistema di satelliti «Intelsat».

Gli introiti hanno segnato un incremento del 15% su quelli del precedente esercizio, raggiungendo 3,8 miliardi; le spese si sono accresciute del 22%, in dipendenza soprattutto dei maggiori oneri per ammortamento (+26%) e per costi di personale (+25%). Ciò nondimeno è stato possibile remunerare il capitale nella misura del 6%.





Il mercato internazionale dei trasporti marittimi ha subito nel 1971 le negative ripercussioni dell'incerta congiuntura nelle principali aree economiche che ha determinato un sensibile rallentamento nello sviluppo del commercio mondiale. In presenza di un notevole aumento della capacità di trasporto — nel 1971 le immissioni di naviglio hanno raggiunto un nuovo primato di oltre 24 milioni di tsl — l'affievolimento della domanda di stiva ha portato ad una sensibile flessione delle rate di nolo (1) e ad un rapido aumento dei disarmi per mancanza di impiego (da 0,4 a 3,1 milioni di tsl).

Nei *servizi merci di linea*, la struttura del mercato ha consentito un parziale recupero degli incrementi dei costi con un modesto rialzo dei noli. Trattasi di un settore nel quale è in corso da alcuni anni un processo di esteso rinnovamento delle flotte, ispirato al criterio di accelerare i cicli di viaggio e di contenere gli effetti prodotti dal rapido aumento degli oneri portuali. Nel 1971, su 4,2 milioni di tsl di naviglio per carichi generali varato, un quarto è stato di portacontenitori; agli inizi del 1972 erano in ordinazione nel mondo unità per carichi generali per 9 milioni di tsl, di cui un terzo costituito da dette portacontenitori, sicché nel giro di 2 o 3 anni la flotta in esercizio di questo tipo avrà una consistenza di circa 6 milioni di tsl. Molto lento, anche se di recente avvio, è il processo di introduzione delle navi portachiatte, di cui sono in esercizio sette unità, mentre diciannove sono state ordinate ed è in corso di trattativa l'ordinazione di un buon numero di altre.

Anche nel 1971 si è avuto un eccesso di offerta di trasporto rispetto alla domanda; ciò è dovuto al fatto che al rapido diffondersi delle navi di nuova concezione non ha finora corrisposto una proporzionale radiazione di naviglio tradizionale, in una situazione di relativa stasi del traffico di merci varie. L'impiego di navi portacontenitori si sta, comunque, rivelando più oneroso del previsto, specie per gli ostacoli

---

(1) La caduta degli indici medi annuali (*Norwegian Shipping News*) è stata, per quanto riguarda i carichi secchi, del 20% per i noleggi a tempo e del 32% per quelli a viaggio; per i carichi liquidi, è giunta al 45%.

che si frappongono al conseguimento delle potenziali economie di oneri portuali e per lo stentato adeguamento della componente terrestre del nuovo sistema con la quale il trasporto marittimo deve integrarsi.

Nell'attuale situazione, l'armamento che fa capo al Nord Europa prosegue la sua politica di acquisizione di carichi nell'area mediterranea, con consistenti dirottamenti di traffico, che colpiscono in special modo l'Italia, la quale vede crescere le proprie diseconomie, sia per le carenti infrastrutture nei porti, sia per l'alto costo di movimentazione delle merci sugli scali, determinato dal sopravvivere di forme di utilizzo della forza di lavoro portuale più che mai in conflitto con le nuove tecniche.

Il movimento oceanico di *passengeri* ha continuato il declino in atto da oltre un decennio e accentuatosi negli ultimi anni. Di rilievo, ancora una volta, è stata la contrazione sulle rotte del Nord Atlantico, dove il movimento marittimo di persone si è ridotto del 12,3% (— 8,1% sui servizi facenti capo al Nord Europa e — 19,7% su quelli interessanti il Mediterraneo, dove il processo di erosione era stato finora più lento). Mentre nuovamente sensibile è stato il calo sulle linee Mediterraneo-America centrale e meridionale (— 9,9%), un'accelerata flessione è intervenuta sulle rotte Europa-Australia (— 19%), specie su quelle attinenti il Mediterraneo (— 25%); anche sulle altre lunghe percorrenze, è ormai giunto ad uno stadio avanzato il processo di esaurimento del traffico. Continua, per contro, lo sviluppo della domanda sulle distanze minori, soprattutto per trasporto di persone con auto al seguito, nelle aree di maggiore importanza turistica.

Le variazioni intervenute nell'anno nella flotta del gruppo *Finnmare* — la cui consistenza e composizione alla fine del 1971 sono indicate nella tabella n. 20 — sono

Tabella n. 20 - Consistenza al 31 dicembre 1971 della flotta impiegata dal gruppo *Finnmare*

	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	17	105.092	23	207.166
ADRIATICA	13	67.130	3	7.993	16	75.123
TIRRENIA	24	103.463	3	7.860	27	111.323
	<b>52</b>	<b>521.125</b>	<b>31</b>	<b>181.063</b>	<b>83</b>	<b>702.188</b>
<i>Navi prese a noleggio continuativamente</i>						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.579	1	3.579
TIRRENIA	—	—	2	4.270	2	4.270
	—	—	<b>3</b>	<b>7.849</b>	<b>3</b>	<b>7.849</b>
<i>Totale</i>	<b>52</b>	<b>521.125</b>	<b>34</b>	<b>188.912</b>	<b>86</b>	<b>710.037</b>

dovute all'entrata in esercizio di cinque navi traghetto della *Tirrenia*, per un complesso di 27.900 tsl (1), ed alla radiazione di 7 vecchie unità delle società *Lloyd Triestino*, *Adriatica* e *Tirrenia* (2), per un totale di 15.300 tsl.

Nell'anno è lievemente diminuito il naviglio da carico noleggiato a tempo (da 80 mila a 74.500 tsl in termini di impiego annuale) a motivo della riduzione della attività libera svolta dalle società *Italia* e *Lloyd Triestino*, solo parzialmente compensata da un maggior ricorso delle altre due compagnie a noleggi in sostituzione del naviglio radiato dalle linee di convenzione.

Tenuto conto delle nuove immissioni e delle radiazioni, la flotta di proprietà del gruppo presenta un'età media scesa, tra il 1970 e il 1971, da 14,9 a 13 anni, mentre la sua ripartizione per classi di età e per tipo di nave (v. tabella n. 21) rivela l'urgenza con cui si impone il rinnovamento del naviglio da carico secco, che per quasi il 60% è di età superiore a 20 anni e per l'80% superiore a 15 anni.

Tabella n. 21 - Ripartizione per classi di età della flotta di proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1971

Classi di età	in % del tonnellaggio		
	Navi da passeggeri e miste	Navi da carico secco	Totale
fino a 5 anni	8,3	—	6,2
da 5 a 10 anni	31,8	20,4	28,9
da 10 a 15 anni	15,7	—	11,6
da 15 a 20 anni	28,3	21,6	26,6
da 20 a 25 anni	14,6	38,7	20,8
oltre 25 anni	1,3	19,3	5,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Al 31 dicembre 1971, la flotta delle compagnie della *Finmare* rappresentava il 57,7% del naviglio nazionale da passeggeri e misto ed il 5,8% di quello da carico secco, con riferimento alle sole unità a propulsione meccanica di oltre 100 tsl.

Gli introiti lordi del traffico si sono mantenuti nell'esercizio in esame, per l'insieme delle compagnie del gruppo, sul livello del 1970 (—0,1%): e ciò in quanto alla sensibile riduzione in termini reali del traffico passeggeri e merci acquisito sui servizi internazionali si è accompagnato un miglioramento dei ricavi unitari, nonchè dei risultati registrati dalle linee per collegamenti interni; la ripartizione di tali introiti per società e per tipo di traffico è oggetto della tabella n. 22.

(1) m/traghetti « Leopardi », « Pascoli », « Petrarca » e « Manzoni », da 6.450 tsl, e « La Valletta » da 2.100 tsl.

(2) *Lloyd Triestino*: m/n « Risano »; *Adriatica*: m/n « Vicenza »; *Tirrenia*: m/n « Città di Alessandria », t/n « Olbia », p/fi « Campidano », « Marechiaro » e « Ichnusa »

È da osservare che, mentre la minore acquisizione di merci sulle rotte internazionali è imputabile alla perdita di competitività delle flotte *Finmare* di fronte a concorrenti provvisti di naviglio più moderno ed efficiente, la contrazione del movimento transoceanico di passeggeri trasportato dal gruppo continua a verificarsi nonostante il progressivo disimpegno degli altri vettori marittimi operanti in questo settore; al riguardo si rileva che attualmente la società *Italia* svolge da sola circa tre quarti del traffico passeggeri Mediterraneo-Nord America e quasi due quinti del movimento Mediterraneo-Sud America; il *Lloyd Triestino*, da parte sua, trasporta ormai il 60% dei viaggiatori sulle rotte Mediterraneo-Australia.

Tabella n. 22 - Introiti lordi realizzati dalle compagnie di navigazione del gruppo Finmare negli anni 1970 e 1971  
(milioni di lire)

Società	Introiti lordi		
	passeggeri	merci	totale
ITALIA 1970	32.972	12.874	45.846
1971	33.202	11.548	44.750
<i>Variazioni %</i>	+ 0,7	- 10,3	- 2,4
LLOYD TRIESTINO 1970	13.473	24.920	38.393
1971	12.156	23.983	36.139
<i>Variazioni %</i>	- 9,8	- 3,8	- 5,9
ADRIATICA 1970	5.811	4.334	10.145
1971	6.234	4.351	10.585
<i>Variazioni %</i>	+ 7,3	+ 0,4	+ 4,3
TIRRENIA 1970	9.986	4.030	14.016
1971	11.273	5.541	16.814
<i>Variazioni %</i>	+ 12,9	+ 37,5	+ 20,0
Totale introiti lordi del traffico 1970	62.242	46.158	108.400
1971	62.865	45.423	108.288
<i>Variazioni %</i>	+ 1,0	- 1,6	- 0,1
Proventi diversi (a) 1970	—	—	2.373
1971	—	—	2.254
<i>Variazioni %</i>	—	—	- 5,0
Introiti lordi globali 1970	—	—	110.773
1971	—	—	110.542
<i>Variazioni %</i>	—	—	- 0,2

(a) Compensi di noleggio, vendite a bordo, ecc.

Si illustrano qui di seguito, per grandi linee, i risultati conseguiti nei diversi settori di traffico.

### Società Italia

Alla riduzione del numero dei *passengeri* transoceanici trasportati dalla compagnia (— 14,4%) hanno concorso tutti i servizi, ma soprattutto la linea del Nord America (— 18,8%); sulle linee per il Sud America e per il Centro America-Sud Pacifico la flessione è stata minore (— 8,4%). La maggior attività crocieristica svolta nei Caraibi ed una revisione delle tariffe hanno, peraltro, fatto sì che gli introiti lordi risultino leggermente superiori a quelli del 1970 (+ 0,7%).

Nel settore *merci*, si è verificata una forte contrazione dei carichi (— 16,2%), attribuibile essenzialmente all'inadeguatezza del naviglio; la conseguente flessione dei noli lordi (— 10,3%) è stata contenuta da un miglioramento dei ricavi unitari.

### Società Lloyd Triestino

Il movimento *passengeri* transoceanico della compagnia è diminuito in complesso del 16,7%, risentendo in particolare delle forti cadute del trasportato sulle linee dell'Estremo Oriente (— 22,9%) e dell'Australia (— 18,6%); miglioramenti tariffari e un maggior apporto del traffico locale hanno contenuto la flessione dei noli lordi (— 9,8%).

Un'accentuata pressione concorrenziale ed una ridotta attività libera hanno determinato la diminuzione dei carichi *merci* (— 17,9%); in termini di introiti lordi la flessione è stata molto meno sensibile (— 3,8%), grazie anche ai proventi della attività agenziale svolta dal *Lloyd Triestino* a favore del consorzio internazionale di compagnie che gestisce il servizio containerizzato Europa-Australia.

### Società Adriatica

La perdurante crisi nel Medio Oriente, la stasi dell'emigrazione verso Israele e l'inadeguatezza del naviglio sociale hanno determinato un ulteriore calo dei *passengeri* sui servizi internazionali (— 5,8%); positivo, invece, l'andamento della linea non convenzionata Brindisi-Patrasso (+ 10%) e dei servizi locali per le Tremiti (+ 16,3%). Nell'insieme, anche a seguito dell'aumento dei ricavi unitari, si è conseguito comunque un buon incremento dell'introito lordo (+ 7,3%).

Quanto alle *merci*, la migliorata composizione qualitativa dei carichi ha compensato la riduzione del trasportato (— 12,4% in quantità; + 0,4% in termini di introiti lordi).

## Società Tirrenia

L'entrata in esercizio delle nuove costruzioni, destinate ai servizi con la Sardegna, la Sicilia e il Nord Africa, ha consentito di migliorare, nel comparto *passaggeri*, il gettito dei noli del 12,9%; questo risultato è da considerare soddisfacente, tenuto conto della forte pressione esercitata dalla concorrenza.

Il settore *merci* ha registrato un buon sviluppo in relazione all'aumentata capacità offerta con l'immissione dei nuovi traghetti; ne è derivato un aumento degli introiti nella misura di quasi due quinti.

La tabella n. 23 riporta la consistenza del personale impiegato dalle società del gruppo al 31 dicembre del 1970 e del 1971.

Tabella n. 23 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-XII-1970	al 31-XII-1971
<i>Personale a terra</i>	2.905	2.807
<i>Personale navigante</i>		
Ufficiali	1.785	1.821
Marittimi	8.869	8.917
	10.654	10.738
<i>Totale</i>	<b>13.559</b>	<b>13.545</b>

(a) Compreso il personale « S.E.L.O.M. », « S.I.R.M. », « Espresso Bagagli », « Mutua Marittima Nazionale », « Sindacato Armatori » e « S.A.S.A. », nonché il personale degli uffici sociali delle compagnie all'estero: 298 addetti alla fine del 1970 e 252 alla fine del 1971. Sono invece esclusi i dipendenti delle società agenziali all'estero.

Il modesto aumento del personale navigante, compensato, del resto, dalla riduzione di quello a terra, è da porre in relazione con i fabbisogni del naviglio in esercizio alla fine dell'anno.

Nel 1971, con l'entrata in servizio dei traghetti « Leopardi », « Pascoli », « Petrarca » « Manzoni » e « La Valletta », è stato completato, come accennato, il programma di nuove costruzioni della *Tirrenia*. In attesa della definizione del piano di riassetto dei servizi internazionali e di rinnovamento della flotta da carico, è proceduta la costruzione (presso l'*Italcantieri*) della nave portacontenitori del *Lloyd Triestino*, che dovrebbe entrare in esercizio nei primi mesi del 1973 sulla linea per l'Australia, nell'ambito del consorzio internazionale « Australia Europa Container Service ».

Gli investimenti effettuati nell'anno sono stati di 11,3 miliardi, di cui 7 per il completamento del programma *Tirrenia* e 3 per la nave portacontenitori.

L'importo prevedibile della sovvenzione di competenza del 1971, valutata in base ai criteri secondo cui avranno luogo gli accertamenti ministeriali, ha raggiunto la somma di 98 miliardi, superiore di oltre 20 miliardi a quella del 1970, in dipendenza soprattutto della quarta revisione ordinaria biennale. La normativa inerente le revisioni è, peraltro, tale da comportare, oramai, inevitabilmente per le compagnie una gestione in perdita: da un lato, il meccanismo di rivalutazione del contributo statale è inadatto in una situazione contrassegnata (con l'assetto attuale dei servizi e dati i vincoli imposti alle società) da una flessione degli introiti lordi e da un rapido aumento dei costi; d'altro lato, il regime convenzionale in vigore non consente il recupero degli oneri finanziari derivanti dai ritardi con cui lo Stato, per continua carenza di stanziamenti, provvede al pagamento delle sovvenzioni dovute. Al riguardo, è da considerare che i crediti delle società del gruppo verso lo Stato sono saliti da 57 a 90 miliardi e che gli inadeguati stanziamenti nel bilancio statale per il 1972 (poco più di 67 miliardi) fanno temere un ulteriore sensibile aumento dell'esposizione delle compagnie, a meno che non intervengano tempestivamente appositi provvedimenti.

Anche il 1971 ha dato luogo a gestioni economiche deficitarie; è questo un fatto particolarmente grave, perché la sovvenzione revisionata non è in grado di coprire, già nel primo anno del biennio, il divario tra costi e introiti del traffico: in particolare, l'*Italia* e l'*Adriatica* accusano nuove perdite e, per la prima volta, anche il *Lloyd Triestino* e la *Tirrenia* presentano un risultato negativo. In tale situazione, la capogruppo *Finnmare* non potrà remunerare, per il secondo anno consecutivo, il capitale sociale.

La prospettiva di cronici disavanzi di esercizio ed il rapido accrescersi delle sovvenzioni statali rendono improcrastinabili la definizione di un nuovo regime convenzionale e il riassetto dei servizi internazionali di p.i.n..

\*

\* \*

Nell'esercizio in esame, la *Sidermar* (gruppo *Finsider*) ha trasportato 24,9 milioni di t di materie prime, semilavorati e prodotti finiti; detto volume di traffico non si discosta da quello svolto nel 1970 (25,1 milioni di t), ma è inferiore di circa il 6% in confronto alle previsioni, in relazione soprattutto al non favorevole andamento produttivo del settore siderurgico.

Oltre il 60% del carico totale è costituito dalle importazioni di materie prime (15,2 milioni di t) che, d'altra parte, hanno rappresentato quasi un quarto dei carichi secchi internazionali sbarcati in Italia nell'anno. Cospicua, altresì, l'aliquota dei traffici per terzi (5,5 milioni di t), svolti per una migliore utilizzazione delle navi, specie nei viaggi verso le aree di approvvigionamento delle materie prime; da notare che circa la metà di questo traffico è stato operato in contropartita di trasporti di materie prime effettuati per l'*Italsider* da altri armatori nell'ambito di accordi di scambio.

La consistenza della flotta *Sidermar*, escludendo i noleggi a viaggio e a tempo di durata inferiore a sei mesi, è passata da 1.193 mila a 1.315 mila tpl; di tale flotta, che è pari a circa un quarto del tonnellaggio nazionale da carico secco, la quota di proprietà del gruppo *Finsider* è salita a 476 mila tpl, a seguito dell'immissione in esercizio nell'anno di due motonavi da 4.300 tpl per i servizi di cabotaggio. Un consistente aumento (da 558 mila a 747 mila tpl) è stato registrato nel 1971 dal naviglio noleggiato a medio-lungo termine (contratti di durata superiore ai 2 anni), mentre si sono ridotti i noleggi per periodi inferiori.

Nel complesso, i servizi svolti dalla *Sidermar*, misurati in base al loro costo complessivo, sono stati dell'ordine di 55 miliardi, all'incirca come nel 1970; il personale dipendente è salito da 616 a 664 addetti, di cui 535 imbarcati; gli investimenti in flotta effettuati dalla società mandante (*Italsider*) sono stati di circa 3 miliardi di lire (1 miliardo nel 1970).



Il traffico aereo internazionale di linea nel 1971, secondo stime IATA (concernenti i 36 principali vettori mondiali cui fanno capo quattro quinti del traffico totale) (1), è aumentato del 14,6% in termini di trasportato (14,4% nel 1970) e del 17,9% in termini di offerta (16,3% nel 1970); si è avuto, pertanto, un peggioramento percentuale di 1,4 del coefficiente di utilizzazione della flotta, che fa seguito alla flessione di 0,9 punti nel 1970.

Esaminando i principali settori del traffico internazionale regolare, si rileva che su quello più importante, l'Atlantico settentrionale, l'incremento del traffico passeggeri (4,6%) è stato assai inferiore a quello del 1970 (20%) e si è accompagnato con una caduta del coefficiente medio di occupazione posti dal 55,3% al 50,4%, data la concomitante notevole espansione dell'offerta (14,8%); nel settore euro-mediterraneo, viceversa, lo sviluppo del traffico internazionale passeggeri (13%) è risultato superiore a quello dell'anno precedente (11%), mentre l'offerta è aumentata del 10%, come nel 1970; di conseguenza, il fattore di carico è migliorato dal 53,3% al 55,0%.

I risultati economici della maggior parte delle grandi compagnie hanno comunque risentito anche nel 1971 della persistenza di numerosi fattori negativi, che hanno aggravato quella che è la maggiore difficoltà del trasporto aereo mondiale, specie internazionale, difficoltà risalente ormai da molti anni all'eccesso di capacità offerta.

Tale eccesso è stato alimentato in particolare dalla concorrenza degli operatori a domanda, i quali, dati i loro altissimi coefficienti di occupazione, sono in grado di praticare tariffe insostenibili da parte degli operatori regolari. In proposito, è da notare che il traffico a domanda (che per oltre un quarto si svolge sull'Atlantico settentrionale) si è accresciuto, fra il 1965 e il 1969, ad un tasso medio annuale del 29%, pressoché doppio di quello del traffico regolare, per cui è giunto a rappresentare nel 1969 il 19% di quello totale (contro il 13% nel 1965).

(1) Alla data della presente relazione non erano ancora disponibili valutazioni attendibili sull'andamento globale del traffico aereo mondiale regolare nel 1971.

La consistenza della flotta del gruppo *Alitalia* ha avuto nel 1971 le variazioni riportate nella tabella n. 24.

**Tabella n. 24 - Consistenza della flotta dell'Alitalia e delle società collegate a fine 1970 e 1971**

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		a fine 1970	a fine 1971
ALITALIA	B 747 (quadrireattore)	2	4
	DC 8-43 (quadrireattore)	12	12
	DC 8-62 (quadrireattore)	9 (a)	10 (a)
	DC 9-30 (bireattore)	34 (b)	36 (b)
	Caravelle (bireattore)	18 (c)	18 (c)
		<u>75</u>	<u>80</u>
ATI	DC 9-30 (bireattore)	7	10
	F 27 (turboelica)	13	13
		<u>20</u>	<u>23</u>
SAM	Caravelle (bireattore)	2 (d)	2 (d)
	DC 6B (quadrimotore a pistone)	2	—
		<u>4</u>	<u>2</u>

(a) Di cui due adibiti al trasporto di merci.

(b) Di cui adibiti al trasporto merci: tre nel 1970 e due nel 1971 (un DC 9F, ancora in carico al 31 dicembre 1971, ha cessato l'impiego in linea alla fine della stagione estiva di tale anno ed è stato venduto agli inizi del 1972).

(c) Di cui noleggiati alla SAM: tre nell'estate 1970 e quattro nell'estate 1971.

(d) Escluse le unità noleggiate dall'*Alitalia*.

Nel corso dell'esercizio, sono stati immessi in linea due B 747, un DC 8-62 e due DC 9-30 mentre, con la fine della stagione estiva, è stato tolto di linea un DC 9-30 merci; l'ATI, a sua volta, ha continuato il programma di sviluppo della flotta a reazione, che si è arricchita di tre DC 9; la SAM ha ritirato dal servizio i due DC 6B merci, che sono stati posti in vendita, e ha mantenuto inalterato il numero dei Caravelle di proprietà, ai quali, nell'alta stagione, si sono affiancati quattro aerei dello stesso tipo noleggiati dall'*Alitalia*. L'*Elivie*, infine, ha cessato la propria attività e la flotta di elicotteri in proprietà è stata venduta.

I dati riguardanti l'utilizzazione media giornaliera dei vari tipi di aereo sono indicati nella tabella n. 25; è da tener presente che sull'impiego di parte degli aeromobili a lungo raggio (DC 8-43, DC 8-62, DC 8-62F) ha anche inciso negativamente lo sciopero, all'inizio dell'anno, dei tecnici di volo.

Tabella n. 25 - Utilizzazione media giornaliera della flotta dell'Alitalia e delle collegate nel 1970 e nel 1971

Società	Tipo di aereo	Ore volate (media giornaliera)		
		1970	1971	Variazioni %
ALITALIA	B 747	10 37'	11 01'	+ 3,8
	DC 8-43	10 25'	8 47'	- 15,7
	DC 8-62	11 02'	10 08'	- 8,2
	DC 9-30	6 47'	6 58'	+ 2,7
	Caravelle (a)	6 09'	6 40'	+ 8,4
	DC 8-62F	10 18'	9 38'	- 6,5
	DC 9F	4 16'	5 04'	+ 18,7
ATI	F 27	8 00'	9 01'	+ 12,7
	DC 9	6 31'	6 35'	+ 1,0
SAM	DC 6B	6 34'	5 09'	- 21,6
	Caravelle (b)	6 06'	7 12'	+ 18,0

(a) Escluse le unità in noleggio alla SAM.

(b) Incluse le unità in noleggio dall'Alitalia e compresa l'attività svolta per conto ATI.

Gli sviluppi dell'attività dell'Alitalia e delle consociate nel 1971 sono stati particolarmente marcati nei seguenti settori:

- Atlantico settentrionale - aumento delle frequenze con B 747 su Nuova York e Boston;
  - apertura dei nuovi scali di Filadelfia e Detroit;
- Africa
  - seconda frequenza settimanale con la Zambia;
- Estremo Oriente
  - incremento di un volo settimanale via Hong Kong con il Giappone;
  - apertura degli scali di Kuala Lumpur (Malesia) e Nuova Delhi;
- Europa-Mediterraneo
  - potenziamento dei voli con l'Africa settentrionale (Algeria, Tunisia) mediante la apertura di linee dirette da Milano con Tunisi ed Algeri;
  - intensificazione delle frequenze con l'Austria e Malta; apertura di un servizio locale con il Portogallo (Roma-Milano-Lisbona) e ristrutturazione dei servizi con la Francia, sulla base di un accordo di cooperazione con l'*Air France*.

Sulla rete italiana è stata accresciuta la capacità offerta in tutte le principali direttrici di traffico, mediante l'impiego di aerei con maggiore capienza e l'aumento delle frequenze: in particolare, vanno segnalate la realizzazione di collegamenti diretti Nord-Sud nonché l'apertura di nuove linee e degli scali di Bologna e Foggia, inseriti nella rete ATI.

Nel trasporto esclusivo di merci sono stati ristrutturati i servizi a medio raggio, concentrando l'attività sugli scali più importanti al fine di un più efficiente ed economico esercizio dei DC 9F, il cui numero, come detto, è stato, verso la fine dell'anno, ridotto di una unità; si è contratta altresì l'offerta sull'Atlantico settentrionale, in relazione all'accresciuta presenza dei B 747, il cui volume di stiva assicura per ora adeguate possibilità di sviluppo al trasporto merci; infine, va segnalata l'espansione dell'attività in Africa, con un secondo volo settimanale gestito per conto della *Zambia Airways*. Nelle tabelle n. 26 e 27 sono presentati i dati salienti dell'attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1971.

Tabella n. 26 - Attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1970 e nel 1971 (a)

	1970	1971	Variazioni %
Posti·km offerti (milioni)	15.674	18.282	+ 16,6
passengeri·km trasportati (milioni)	8.329	9.393	+ 12,8
coefficiente di occupazione posti (%) (b)	53,1	51,4	
tonnellate·km offerte (milioni)	1.985	2.283	+ 15,0
tonnellate·km trasportate (milioni)	1.044	1.169	+ 12,0
coefficiente di utilizzazione globale (%) (c)	52,6	51,2	

(a) Esclusi voli postali.  
 (b) Rapporto tra passeggeri·km trasportati e posti·km offerti.  
 (c) Rapporto tra t·km trasportate e t·km offerte.

L'andamento della compagnia di bandiera, nell'esercizio trascorso, ha risentito delle avverse situazioni economiche che hanno caratterizzato numerosi paesi, tra cui il nostro, e che inevitabilmente si sono ripercosse negativamente sui ritmi di espansione di numerosi mercati di traffico aereo.

Il saggio di incremento dei passeggeri trasportati dall'*Alitalia* e dall'ATI è risultato sensibilmente inferiore a quello del 1970 (12,8% contro 17,5%), mentre l'incremento dell'offerta si è pressoché mantenuto allo stesso livello (16,6%, contro 17,5%); analogo risultato si è avuto per quanto concerne le tonnellate chilometro offerte e trasportate. Conseguentemente, il 1971 ha registrato una ulteriore flessione nei fattori di occupazione posti e di utilizzazione globale, scesi rispettivamente da 53,1 a 51,4 e da 52,6 a 51,2. Su questi ultimi dati ha parzialmente influito anche il più esteso impiego, in bassa stagione, degli aeromobili ad alta capacità, immessi in linea nell'estate del 1970.

Passando ad esaminare il traffico dei vari gruppi di linee (v. tabella n. 27) emerge che, con la sola eccezione del settore europeo, l'aumento percentuale del trasportato sia sulla rete intercontinentale, che rappresenta oltre due terzi del traffico totale, sia su quella nazionale è stato inferiore a quello dell'offerta.

Da rilevare, in ogni modo, che sulle rotte Europa-Stati Uniti (tabella n. 28) l'*Alitalia* è riuscita a conseguire un aumento del trasportato percentualmente superiore a quello degli altri vettori IATA, pur registrando, per il cospicuo incremento dell'offerta, una flessione del coefficiente di occupazione, comunque minore di quella dei vettori concorrenti.

Tabella n. 27 - 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 1971</i>								
passengeri · km trasportati	17,4		21,6		61,0		100,0	
t · km trasportate	13,5		18,9		67,6		100,0	
<i>variazioni % 1970-1971</i>								
post · km offerti	+ 23,1		+ 8,5		+ 17,8		+ 16,6	
passengeri · km trasportati	+ 18,6		+ 11,6		+ 11,6		+ 12,8	
t · km offerte	+ 19,2		+ 9,1		+ 15,9		+ 15,0	
t · km trasportate	+ 16,7		+ 11,0		+ 11,3		+ 12,0	
<i>Coefficienti percentuali</i>								
	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971
occupazione posti	58,3	56,1	56,0	57,6	51,0	48,3	53,1	51,4
utilizzazione globale	53,8	52,8	51,6	52,4	52,6	50,5	52,6	51,2

(a) Esclusi voli postali.

I proventi globali dell'*Alitalia* e delle collegate nel 1971 sono stati pari a 316,7 miliardi, contro 273, 6 miliardi nel 1970; l'aumento, pari al 15,8%, è superiore a quello registrato lo scorso anno (14,2%) e va anche attribuito a qualche miglioramento tariffario, specie sulle linee nazionali.

I costi, d'altra parte, hanno subito quasi tutti un aumento, specie quelli del personale, della navigazione (a causa anche delle insufficienze delle attrezzature aeroportuali nazionali) e della manutenzione e revisione degli aerei, sulle quali

Tabella n. 28 - Traffico passeggeri Europa-Stati Uniti nel 1970 e nel 1971

		Alitalia	Altri vettori IATA
Posti offerti ( <i>migliaia</i> )	1970	603	11.388
	1971	791	13.916
	<i>variazioni %</i>	+ 31,2	+ 22,2
passengeri trasportati ( <i>migliaia</i> )	1970	345	6.309
	1971	401	6.732
	<i>variazioni %</i>	+ 16,2	+ 6,7
<i>coefficienti di utilizzazione posti (%)</i>	1970	57,2	55,4
	1971	50,7	48,4

ultime hanno pure influito gli scioperi verificatisi presso le aziende che svolgono tali attività. L'esercizio dell'*Alitalia* si è chiuso in pareggio (contro una perdita di 1,5 miliardi nel 1970) con un aumentato stanziamento per ammortamento (da 21,2 miliardi nel 1970 a 24,7).

Nella tabella n. 29 è indicata la consistenza numerica del personale del gruppo e le variazioni percentuali di esso rispetto al 1970.

Tabella n. 29 - Personale impiegato dall'*Alitalia* e dalle società collegate a fine 1970 e 1971 (a)

	1970	1971	Variazioni %
<i>Alitalia</i>			
impiegati	7.887	8.035	+ 1,9
personale navigante	2.701	2.917	+ 8,0
operai	3.617	3.509	- 3,0
<b>Totale</b>	<b>14.205</b>	<b>14.461</b>	+ 1,8
<i>Società collegate</i>	1.728	2.030	+ 17,5
<b>Totale generale</b>	<b>15.933</b>	<b>16.491</b>	+ 3,5

(a) Compreso il personale all'estero: 3.352 addetti a fine 1970 e 3.384 a fine 1971.

Per quanto riguarda le società controllate, la *Aero Trasporti Italiani* - ATI ha ulteriormente ampliato nel 1971 la propria attività, con un incremento dell'offerta di circa la metà e con un più che proporzionale aumento del trasportato, migliorando di quasi un punto percentuale il coefficiente di utilizzazione (da 44,8% nel 1970 a 45,6%); l'esercizio si è chiuso in pareggio, come nel 1970, ma dopo aver effettuato ammortamenti per 2,8 miliardi, a fronte di 1,9 nell'anno precedente.

La *Società Aerea Mediterranea* - SAM, pur avendo svolto quasi interamente il previsto programma di attività nel campo dei voli a domanda, ha continuato a risentire fortemente della scarsa potenzialità di questo tipo di mercato in Italia per la carenza di traffico di origine nazionale e registra quindi un pesante risultato economico negativo (3,7 miliardi).

Circa le altre partecipazioni *Alitalia* nel campo delle iniziative alberghiere, l'*Aerhotel* ha avviato nel 1971 la gestione di un primo albergo, cui se ne aggiungerà un secondo nel 1972, mentre ha definito il progetto per l'insediamento di Roma; la EHC (*European Hotel Corporation*), alla quale partecipano anche altri vettori e istituti bancari europei, ha proseguito nella realizzazione della catena alberghiera nelle città prescelte (Londra, Parigi, Monaco, Copenhagen, Zurigo, Lisbona) e ha in corso avanzato le trattative per la costruzione di un albergo a Roma. Nel settore turistico, infine, la *Valtur* ha continuato l'esercizio dei due villaggi di Capo Rizzuto e di Ostuni, quest'ultimo in fase di ampliamento, e già avviato la realizzazione di altri due villaggi in Sicilia (a Brucoli e a Pollina), che entreranno in esercizio nel 1972.

Gli investimenti effettuati nel 1971 nel settore dei trasporti aerei ammontano a 57,1 miliardi, di cui 46,5 per la flotta.

### *Autostrade, altre infrastrutture e costruzioni*

Alla fine del 1971, con l'apertura al traffico nel corso dell'anno di oltre 435 km di nuovi tronchi, la rete autostradale nazionale in esercizio misurava 4.342 km; poiché nel 1971, con vari provvedimenti — che non hanno interessato la società *Autostrade* — sono stati dati in concessione altri 62 km di nuovi tronchi, alla fine degli anni settanta la dotazione di autostrade del nostro paese dovrebbe aggirarsi attorno ai 6.720 km (tabella n. 30).

**Tabella n. 30 - Situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1971**

	In esercizio		In costruzione		In programma		Totali	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Costruzioni dirette dello Stato	507,0	11,7	168,4	15,1	75,1	5,9	750,5	11,2
Concessionaria Autostrade	1.919,4	44,2	584,6	52,5	412,6	32,6	2.916,6	43,4
Altre concessionarie (*)	1.915,8	44,1	361,6	32,4	777,2	61,5	3.054,6	45,4
<b>Totale</b>	<b>4.342,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1.114,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.264,9</b>	<b>100,0</b>	<b>6.721,7</b>	<b>100,0</b>

(\*) Tra la "altre concessionarie" è inclusa la tangenziale est-ovest di Napoli (km 19,5 in costruzione) in concessione alla società Infrasad del gruppo IRI.

L'avanzamento dei programmi definiti a tutto il 1971 per l'intera rete nazionale può essere così riepilogato: il 64% del totale aperto al traffico, il 17% in corso di costruzione e il 19% da appaltare, contro, rispettivamente, il 59%, il 18% ed il 23% alla fine del 1970.

Al 31 dicembre 1971, la rete autostradale italiana in esercizio risultava in Europa Occidentale al secondo posto per estensione assoluta e largamente superiore alla

media dei dieci paesi della CEE in rapporto alla superficie nazionale, come emerge dalla tabella n. 31:

**Tabella n. 31 - Rete autostradale dei principali paesi europei in esercizio alla fine del 1971**

Paesi	Lunghezza in km	km di autostrade per 10.000 kmq di superficie
Germania R. F.	5.208	210
Italia	4.342	144
Francia	1.694	31
Regno Unito	1.589	65
Olanda	1.065	313
Belgio	650	210
Danimarca	237	53
Norvegia	29	1
Lussemburgo	10	38
<i>Totale CEE</i>	<u>14.805</u>	<u>80 (*)</u>
Austria	532	63
Svizzera	451	110
Svezia	441	10
Spagna	307	6
Finlandia	120	4
Portogallo	66	7

(\*) Tale indice tiene anche conto della superficie dell'Irlanda che non ha finora costruito arterie con caratteristiche autostradali.

Per il 1971 è altresì da ricordare l'avvenuta emanazione della legge n. 287 che ha introdotto modifiche ed integrazioni alla precedente normativa interessante i concessionari di autostrade; con essa sono state ricondotte in un unico quadro le molte e talvolta non omogenee disposizioni preesistenti e sono stati sanciti alcuni importanti principi, quali l'invariabilità del contributo dello Stato, la conferma della garanzia ai finanziamenti e la sospensione di nuove concessioni fino all'approvazione del secondo programma economico nazionale.

La situazione al 31 dicembre 1971 della rete autostradale in concessione alla società *Autostrade* è descritta in dettaglio nella tabella n. 32.

Con il completamento e l'apertura al traffico dell'allacciamento alla Como-Chiasso tra Como Lucino ed il confine di Stato a Brogeda, la rete in esercizio al 31 dicembre 1971 ha raggiunto i 1.919,4 km. Nel corso dell'anno sono stati inoltre realizzati, a cura delle concessionarie interessate, gli allacciamenti all'autostrada del Brennero nei pressi di Modena e all'autostrada della Cisa nei pressi di Parma; è stata infine pressoché ultimata la ristrutturazione dello svincolo tra l'autostrada del Sole e la Bologna-Canosa per assicurare la massima fluidità alle correnti di traffico nella direzione Milano-Adriatico.

Sulla autostrada Mestre-Vittorio Veneto e sui tronchi della Bologna-Canosa in corso di costruzione i lavori sono proseguiti a ritmo sostenuto e in aderenza alle previsioni; fanno eccezione i ritardi registrati in alcuni tratti della Bologna-Canosa,



Tabella n. 32 - Situazione della rete autostradale in concessione alla società Autostrade  
al 31 dicembre 1971

TRONCHI APERTI AL TRAFFICO

Autostrade	Tronchi	km
Milano-Roma-Napoli		755,0
Firenze-Mare		81,7
Milano-Brescia		93,5
Genova-Serravalle		50,0
Genova-Savona		45,5
Genova-Sestri Levante	intera autostrada	48,7
Milano-Laghi-Chiasso		88,3
Bologna-Padova		127,3
Roma-Civitavecchia		65,4
Napoli-Bari		246,4
Bologna-Ancona	Bologna-Ancona sud	236,0
Pescara-Canosa	Pescara nord-Città S. Angelo-Vasto (vecchia statale 16)	81,6
	<i>Totale in esercizio</i>	<b>1.919,4</b>

TRONCHI IN CORSO DI COSTRUZIONE

Autostrade	Tronchi	avanz. lavori	km
NUOVE AUTOSTRADE			
Genova Voltri-Gravellona T.	Voltri-Ovada-Alessandria (con raccordo all'autostrada Milano-Serravalle)	recente appalto	83,7
Venezia Mestre-Vittorio Veneto	intera autostrada	59%	59,1
Bologna-Ancona	raccordo di Ravenna	48%	27,4
Ancona-Pescara	Ancona sud-Porto d'Ascoli	60%	80,3
	Porto d'Ascoli-Pescara	55%	53,6
Pescara-Canosa	Vasto-Foggia	53%	108,8
	Foggia-Canosa	51%	47,9
Caserta-Nola-Salerno	Caserta-Nola-Salerno (Mercato S. Severino)	2%	54,9
Bari-Taranto-Sibari	Bari-Taranto	recente appalto	68,9
	<i>Totale nuove autostrade in corso di costruzione</i>		<b>584,6</b>
AMPLIAMENTI			
Roma-Napoli	raddoppio (2ª carreggiata) dei raccordi terminali Capodichino e Barra	recente appalto	8,3
Genova-Savona	raddoppio (2ª carreggiata) del tronco Moltedo-Albisola	recente appalto	30,5
Milano-Brescia	ampliamento (3ª corsia) del tronco Milano-Bergamo	recente appalto	46,0
	<i>Totale ampliamenti in corso di costruzione</i>		<b>84,8</b>

TRONCHI DA APPALTARE

Autostrade	Tronchi	km
Genova Voltri-Gravellona T.	Alessandria-Villanova Monferrato-Santheta	68,9
	Villanova Monferrato-Invorio	69,4
	Invorio-Gravellona Toce	35,0
	Sesto Calende-Invorio	8,0
Udine-Tarvisio	Udine-Carnia	40,0
	Carnia-Tarvisio	50,0
Caserta-Nola-Salerno	Bretella Sarno-Pagani	6,7
Bari-Taranto-Sibari	Taranto-Metaponto	40,6
	Metaponto-Sibari	94,0
	<i>Totale nuove autostrade da appaltare</i>	<b>412,6</b>

per difficoltà tecniche (a sud di Vasto ed in prossimità di Porto San Giorgio) e per vertenze sindacali presso numerose imprese costruttrici (tronco Ancona-Pescara e diramazione di Ravenna). Di conseguenza, l'apertura al traffico del tratto Foggia-Canosa dovrebbe potersi avere entro il primo semestre del 1972, l'Ancona-Pescara e la Vasto-Foggia saranno completate nella primavera del 1973 mentre il raccordo di Ravenna non sarà agibile prima dell'autunno dello stesso anno. Sulla Mestre-Vittorio Veneto lo stato di avanzamento alla fine dell'anno era, in media, del 59%; in taluni tratti, specie nella piana trevigiana tra Mestre e Conegliano, è stato dato l'avvio alle pavimentazioni, agli allacciamenti con la viabilità ordinaria e alla costruzione dei fabbricati, così che, se non sopravverranno difficoltà, entro il 1972 dovrebbe entrare in esercizio il tratto fino a Vittorio Veneto, mentre gli ultimi sette chilometri, che aggirano l'abitato fino all'allacciamento alla statale d'Alemagna, saranno completati nella primavera del 1973.

Nella primavera del 1971, in relazione alle mutate condizioni e prospettive congiunturali, il governo ha modificato il precedente orientamento inteso a diluire nel tempo gli investimenti nel settore autostradale e ha sollecitato un acceleramento nell'esecuzione del programma affidato al gruppo IRI.

La società *Autostrade* ha quindi riavviato rapidamente, e per importi notevoli, le gare di appalto per le residue opere da costruire in applicazione della legge 28 marzo 1968 e della convenzione stipulata con l'ANAS il 18 settembre 1968: innanzitutto, sono state affidate alle imprese le opere principali della nuova Caserta-Salerno e dell'ampliamento dei rami terminali dell'autostrada del Sole di Barra e Capodichino presso Napoli. Peraltro, a causa delle difficoltà incontrate nelle trattative per l'acquisizione delle aree, solo alla fine dell'autunno 1971 si è potuto dare parziale avvio ai lavori della Caserta-Salerno, mentre sui rami di Barra e Capodichino le opere non erano state ancora iniziate alla fine dell'anno. Nella seconda parte dell'anno si sono svolte le gare per l'assegnazione dei lavori di raddoppio (2<sup>a</sup> carreggiata) del tratto Muledo-Albisola e quelli di costruzione della Bari-Taranto, della Voltri-Alessandria (compresa la diramazione da Predosa) e della terza corsia della Milano-Bergamo.

Nel decorso esercizio, come riepilogato nella tabella n. 33, sono stati, in complesso, appaltati 207,5 km di nuovi tronchi e 84,8 km di ampliamenti, per un importo totale di 325 miliardi di lire.

Sui tronchi in esercizio sono stati effettuati tutti i lavori straordinari di riparazione e sistemazione; gli interventi di maggior rilievo hanno riguardato il consolidamento e la difesa del corpo autostradale, il rafforzamento delle pavimentazioni, i risanamenti delle strutture di alcune opere d'arte e la regolazione idraulica. Particolare cura è stata posta anche al miglioramento del flusso di traffico per eliminare taluni intralci alla circolazione dei veicoli che vengono a determinarsi in concomitanza con le giornate di punta nei periodi primaverili ed estivi: oltre l'ampliamento di buona parte delle stazioni autostradali nodali, sono così da ricordare i lavori di ristrutturazione dello svincolo dell'Autostrada del Sole con l'Adriatica e delle stazioni di Fiano Romano e di Anagni-Fiuggi, che permetteranno, una volta ulti-

mati, di accogliere agevolmente il traffico indotto, rispettivamente, dal nuovo raccordo con la statale Salaria e dagli itinerari turistici delle zone limitrofe.

Per i tratti autostradali in costruzione è proseguito il perfezionamento delle procedure di esproprio, il più delle volte concordando in via amichevole con i proprietari le relative indennità: sono state in tal modo definite circa 1.990 pratiche per una superficie di circa 750 ha e con un impegno di spesa di 4,9 miliardi.

Tabella n. 33 - Opere appaltate dalla società Autostrade nel corso del 1971

Autostrade e tronchi	km	miliardi di lire impegnati
<i>Nuove autostrade</i>		
Caserta sud-Mercato S. Severino	54,9	64,8
Bari- Taranto	68,9	43,1
Voltri-Alessandria con raccordo da Predosa	83,7	144,1
<i>Ampliamenti</i>		
Barra e Capodichino	(8,3)	11,8
Multedo-Albisola	(30,5)	46,8
Milano-Bergamo	(46,0)	13,9
<i>Totale</i>	<b>207,5 (84,8)</b>	<b>324,5</b>

L'attività di costruzione sviluppata nel 1971, limitatamente ai lavori a base d'asta, ha comportato l'impiego di 1,8 milioni di giornate lavorative presso le imprese appaltatrici di lavori principali, con un incremento del 16% in confronto all'anno precedente. Il settore progettazione, in cui sono impegnate congiuntamente la SPEA e l'*Autostrade*, ha affrontato 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 in corso d'opera sui tratti in costruzione ed, infine, per la definizione dei progetti di lavori straordinari (completamenti, ammodernamenti, innovazioni, riparazioni straordinarie). È altresì proseguita la progettazione degli schemi di interconnessione con le autostrade confluenti, insieme con lo studio di nuovi sistemi di controllo del traffico intesi ad agevolare il flusso dei veicoli ed a ridurre gli intralci dovuti ai diversi regimi di controllo e di esazione dei pedaggi.

Alla fine del 1971, il personale occupato era di 3.186 dipendenti; l'incremento rispetto al 1970 è stato di 273 addetti, pari al 9,4%, in seguito soprattutto alla riduzione dell'orario di lavoro disposta dal nuovo contratto collettivo. Il costo totale del personale ha registrato nell'anno un incremento del 34%, dovuto sia ai maggiori oneri contrattuali sia all'incremento degli organici.

Gli investimenti nell'esercizio in esame sono ammontati a circa 113 miliardi, pari sostanzialmente al livello dell'anno precedente.

Sulla rete autostradale in esercizio sono stati percorsi in totale 11,6 miliardi di chilometri, tenuto conto anche delle percorrenze presumibilmente effettuate dagli utenti nei giorni di astensione dal lavoro degli addetti al controllo del traffico; si è, dunque, registrato in confronto con il 1970 un incremento di 0,6 miliardi di km, pari al 5,4%, a fronte di un'espansione dell'1% della rete mediamente in esercizio. Rispetto al volume di traffico che si è svolto nel 1971 sull'intera rete nazionale a pagamento (18,4 miliardi di km percorsi), quello sulla rete della società *Autostrade* ha inciso per il 63%.

Come appare dalla tabella n. 34 in cui sono a confronto i dati relativi ai tronchi comparabili in termini di data di apertura (1), l'aumento complessivo dei veicoli

**Tabella n. 34 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1971**

Autostrade e tronchi	Passeggeri		Merci		Totale	
	milioni di veicoli-km	variazioni % sul 1970 (*)	milioni di veicoli-km	variazioni % sul 1970 (*)	milioni di veicoli-km	variazioni % sul 1970 (*)
Milano-Bologna	1.253,0	— 0,4	492,2	+ 6,2	1.745,2	+ 1,4
Bologna-Firenze	473,0	— 0,7	250,4	+ 4,4	723,4	+ 1,0
Firenze-Roma	1.250,8	+ 2,6	516,6	+ 7,3	1.337,1	+ 3,9
Roma-Napoli	1.043,8	+ 3,0	293,3	+ 7,3	1.337,1	+ 3,9
<b>A) Totale autostrada Milano-Napoli</b>	<b>4.020,6</b>	<b>+ 1,4</b>	<b>1.552,5</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>5.573,1</b>	<b>+ 2,9</b>
Firenze-Mare	463,2	— 0,1	104,9	+ 3,5	568,1	+ 0,5
Genova-Savona	249,4	+ 3,5	52,9	+ 6,6	302,3	+ 4,0
Genova-Serravalle	412,7	+ 5,8	159,0	+ 5,9	571,7	+ 5,9
Genova-Sestri Levante	306,0	+23,5	55,6	+33,5	361,6	+25,4
Milano-Brescia	880,3	+ 6,6	351,2	+22,3	1.231,5	+10,7
Bologna-Ancona	829,2	+ 3,5	229,9	+12,4	1.059,1	+ 5,3
Roma-Civitavecchia	94,2	+ 8,0	13,7	+14,6	107,9	+ 8,8
Pescara-Lanciano	76,0	+13,4	25,1	+31,7	101,1	+17,5
Lanciano-Vasto	32,8	+ 9,5	10,1	+22,9	42,9	+12,4
Napoli-Canosa	271,1	+ 4,3	52,8	+14,1	323,9	+ 5,4
Canosa-Bari	96,9	— 0,8	19,7	+14,9	116,6	+ 1,6
<b>B) Totale tronchi aperti al traffico da più di un anno</b>	<b>3.771,8</b>	<b>+ 5,7</b>	<b>1.074,9</b>	<b>+14,5</b>	<b>4.786,7</b>	<b>+ 7,6</b>
<b>Totale (A) + (B)</b>	<b>7.732,4</b>	<b>+ 3,4</b>	<b>2.627,4</b>	<b>+ 9,0</b>	<b>10.359,8</b>	<b>+ 4,8</b>
<i>Altri tronchi i cui dati di traffico non sono comparabili con quelli del 1970</i>	<b>994,5</b>	—	<b>210,5</b>	—	<b>1.205,0</b>	—
<b>Totale generale</b>	<b>8.726,9</b>	—	<b>2.837,9</b>	—	<b>11.564,8</b>	—

\*) Calcolate con riferimento ai dati relativi ai tratti comparabili in termini di periodo di apertura al traffico.

(1) L'insieme di tali tronchi copre in totale l'89% della rete aperta al traffico al 31 dicembre 1971 e su di essi si è registrato circa il 90% dei chilometri complessivamente percorsi nel 1971 dagli utenti.

km è stato nel 1971 del 4,8%, notevolmente inferiore rispetto agli anni precedenti (10,1% nel 1970, 7,4% nel 1969, 9,6% nel 1968). Il rallentamento del saggio di espansione ha interessato soltanto il traffico passeggeri (+3,4%), essendosi il traffico merci sviluppato del 9%, saggio dello stesso ordine di grandezza di quelli degli esercizi precedenti. Il traffico passeggeri è stato influenzato, in particolare, dalle misure anticongiunturali decise dal Governo nel 1970: aumento del 15% del prezzo della benzina ed imposizione di un diritto speciale di prelievo sui pedaggi autostradali, pari al 10% degli introiti globali annuali. Trattasi di provvedimenti che non hanno colpito il traffico merci, essendo stato lasciato invariato il prezzo del gasolio ed essendo stata riconosciuta alle società concessionarie la facoltà di esercitare la rivalsa del diritto di prelievo sulla sola utenza passeggeri, con la conseguenza che le relative tariffe sono state maggiorate del 14,3%. Sull'andamento del traffico complessivo ha poi pesato l'ulteriore incremento dei pedaggi applicato, nella misura del 5%, a norma di convenzione, a partire dal 1° luglio 1971.

Sul finire dell'anno e nei primi mesi del 1972 il traffico ha denotato una certa ripresa del saggio di espansione; ciò potrebbe significare che gli effetti restrittivi delle citate misure anticongiunturali sarebbero stati, almeno parzialmente, assorbiti.

La minor dinamica del traffico ha interessato pressoché tutte le autostrade in esercizio, ma in misura più accentuata l'Autostrada del Sole e la Firenze-Mare; anche sulla Canosa-Bari, con il progressivo esaurirsi degli effetti generati dalla sua prima apertura, si è registrato un assai modesto aumento dei veicoli·km (+1,6%). Solo sulle autostrade Milano-Brescia e, soprattutto, Genova-Sestri Levante si è mantenuto un sostenuto saggio di espansione, così come sul tratto Pescara-Vasto della Adriatica, la cui utilizzazione è destinata a migliorare ancora con il completamento dei contigui tronchi in costruzione.

Sull'Autostrada del Sole il traffico complessivo è stato di 5,6 miliardi di veicoli·km (+ 2,5% rispetto al 1970), corrispondente a poco meno della metà del movimento totale registrato sui tronchi gestiti dalla società.

Il traffico merci complessivo, per effetto del già rilevato maggior sviluppo rispetto a quello passeggeri, ha portato la sua incidenza sul totale al 24,5%, contro il 23,5% nel 1970: le percentuali più elevate sono state registrate dalla Milano Brescia (28,5%), dall'Autostrada del Sole (27,9% in media, ma quasi il 35% sul solo tronco Bologna-Firenze) e dalla Genova-Serravalle (27,8%); la più bassa rimane quella della Roma-Civitavecchia (12,7%).

L'intensità del traffico su ciascun tratto autostradale nel 1971 è illustrata, per ordine di importanza, nella tabella n. 35.

I valori più alti sono stati registrati sulle autostrade ex ANAS, fatta eccezione per la Firenze-Mare e la Genova Savona, superate sia dalla Genova-Sestri Levante (che si è collocata al quarto posto) sia dalla Milano-Napoli, con punte particolarmente elevate sui tronchi Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

Tabella n. 35 - Volumi di traffico registrati nel 1971 sulla rete autostradale in concessione alla società Autostrade (n. veicoli medi teorici giornalieri) (\*)

Autostrade e tronchi	Traffico passeggeri	Traffico merci	Traffico totale
Milano-Brescia	25.794	10.292	36.086
Genova-Serravalle	22.616	8.713	31.239
Milano-Laghi-Chivasso	23.704	3.824	27.528
Genova-Sestri Levante	17.216	3.126	20.342
Milano-Napoli	14.590	5.634	20.224
Firenze-Mare	15.532	3.518	19.050
Savona-Genova	15.022	3.182	18.204
Bologna-Ancona	9.626	2.669	12.295
Bologna-Padova	6.446	2.115	8.561
Pescara-Lanciano	4.222	1.395	5.617
Napoli-Canosa	4.310	840	5.150
Roma-Civitavecchia	3.946	573	4.519
Canosa-Bari	3.584	726	4.310
Lanciano-Vasto	2.778	858	3.636

(\*) Rapporto tra i km complessivamente percorsi su ciascuna autostrada (n. di veicoli km) e la sua lunghezza. Tale valore è pari al numero di volte che mediamente in ciascun giorno dell'anno sono stati percorsi i singoli tronchi o autostrade.

Nel 1971 è ancora migliorata la composizione qualitativa del traffico passeggeri, come riflesso dell'aumento della cilindrata media del parco automobilistico nazionale.

I proventi da pedaggi nel 1971, pari a 93,8 miliardi (al netto del diritto speciale di prelievo), hanno superato del 5,2% quelli del precedente esercizio; includendo i canoni (3,8 miliardi) derivanti dalla concessione delle aree di servizio e i proventi diversi (0,5 miliardi) gli introiti complessivi della società *Autostrade* sono ammontati, nel 1971, a 98,1 miliardi.

L'importo totale dei costi di costruzione e di gestione sostenuti nell'anno, al netto degli introiti d'esercizio, è stato pari a 83,4 miliardi; tale valore è stato portato in aumento della voce dell'attivo patrimoniale «costi di costruzione delle autostrade», che ha raggiunto alla fine del 1971 l'importo complessivo di 917,6 miliardi.

Tenuto conto del valore capitale del contributo dello Stato, liquidato in bilancio alla fine del 1971 per 247,6 miliardi, l'investimento netto in immobilizzi di concessione risultava alla stessa data di 670 miliardi.

*Gruppo Italstat* — Nel 1971 l'*Italstat* ha sviluppato l'attività di coordinamento e di assistenza tecnica e finanziaria nei confronti delle società collegate, con particolare riguardo all'*Infrasud*, alla *Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco*, alla *Bargagli-Ferriere* e all'*Italedil*.

È proseguita altresì l'attività di consulenza che è stata prestata, fra l'altro: alla società *Autostrade*, nel campo delle tecniche costruttive e di manutenzione delle autostrade, oltre che nello studio degli effetti economico-territoriali del programma

in corso; alla CITACO per progetti infrastrutturali interessanti paesi in via di sviluppo; ai comuni di Catania e di Taranto per opere residenziali e portuali; all'*Intermetro*, per problemi inerenti al traffico urbano.

L'*Italstat* ha inoltre elaborato nell'anno alcuni avamprogetti riguardanti sia l'edilizia residenziale, industriale e turistica, sia infrastrutture di trasporto; in questo ultimo campo si ricordano, in particolare, gli studi per la nuova aerostazione di Fiumicino e per un programma organico di approdi turistici. Nel campo delle infrastrutture metropolitane di trasporto è stato completato lo studio di massima della tangenziale est di collegamento tra i tronchi Firenze-Roma e Roma-Napoli dell'Autostrada del Sole. Sono stati infine svolti incarichi di progettazione per conto dell'*Italimpianti* (raccordi autostradali interni ed esterni al centro siderurgico di Taranto) e della Porto Terminal Mediterraneo (progetto esecutivo della variante « sulcitana » a Cagliari).

*Condotte d'Acqua* — Nel 1971 l'attività del gruppo *Condotte d'Acqua* si è ulteriormente sviluppata, tanto che il fatturato dell'ordine di 113 miliardi, ha segnato rispetto al 1970 un aumento del 32%, al quale hanno contribuito per circa quattro quinti le attività all'estero. Tra queste sono da citare, per la loro importanza, l'esecuzione in Spagna di alcuni lotti dell'autostrada Barcellona La Iunguera; la costruzione di un complesso per uffici ed abitazioni a Monaco in Germania e di un quartiere residenziale a Château de Chilly-Mazarin in Francia; la costruzione del porto di Gabès in Tunisia. In Italia il gruppo *Condotte* è stato principalmente impegnato nella costruzione del grande parcheggio pubblico di Villa Borghese a Roma, del nuovo palazzo dello sport di Milano, di alcuni tronchi delle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, del tratto Termini-Risorgimento della metropolitana di Roma e di un importante lotto della ferrovia direttissima Roma-Firenze.

Il rallentamento della domanda nel settore delle costruzioni civili e delle opere pubbliche si è riflesso sul carico d'ordini dell'intero gruppo, diminuito di circa il 14% rispetto al 1970.

Il personale del gruppo, alla fine del 1971, ammontava complessivamente a 8.500 addetti, come nel 1970. Nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno, i risultati economici permangono favorevoli e consentono alla società capogruppo di distribuire lo stesso dividendo (11,2%) dell'esercizio precedente.

*Italstrade* — Nel corso dell'anno l'attività complessivamente svolta dalla società, mediante l'opera delle controllate SCAI, *Italstrade* e SPEA, ha continuato a segnare buoni sviluppi. Nel campo autostradale, che è quello di preminente importanza, la SCAI, nonostante le frequenti agitazioni sindacali, ha eseguito un soddisfacente volume di lavori di costruzione, mentre la SPEA ha intensificato i lavori di progettazione e direzione lavori della rete in corso di realizzazione.

Nel campo delle costruzioni edilizie a carattere industriale, la *Italstrade Appalti* ha portato a termine una consistente mole di lavori, senza peraltro poter utilizzare integralmente la sua capacità produttiva.

Nell'insieme, l'andamento economico del gruppo, nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno e le frequenti interruzioni di lavoro, è stato soddisfacente, ponendo in grado la capogruppo *Italstrade* di distribuire un dividendo del 6%, pari a quello del 1970.

*Infrasud* — Nel corso del 1971, la società ha proseguito la costruzione della Tangenziale est-ovest di Napoli. Alla fine dell'anno, i lavori risultavano particolarmente avanzati nel tratto da via Domiziana allo svincolo di San Giacomo dei Capri, dove si sono superati con tempestività i problemi connessi con l'acquisizione delle aree. Il buon andamento delle opere su questo primo tratto ha indotto la società a deciderne l'apertura al traffico nel 1972, in anticipo rispetto all'apertura dell'intera tangenziale, prevedibile per il 1974. Già questo primo tronco rappresenterà uno snellimento nelle comunicazioni urbane nella parte occidentale della città; anche il traffico sulla viabilità nazionale (Domiziana) sarà notevolmente alleggerito.

Sul restante tratto, sino allo svincolo di via Maddalena, i lavori sono stati tutti appaltati e in qualche punto portati in avanzata fase di realizzazione. Nel corso dell'anno, peraltro, sono intervenute notevoli difficoltà per l'approvazione dei progetti esecutivi degli svincoli di Montedonzelli e Capodimonte, per la soluzione dei problemi tecnici ed amministrativi connessi allo scavo delle gallerie Vomero e Capodimonte, e per l'esecuzione delle strutture portanti dei viadotti di Capodichino e Corso Malta. Delle difficoltà sono imputabili alla precaria situazione geotecnica dei terreni attraversati e alla presenza, lungo il tracciato della tangenziale, di servizi diversi e fabbricati civili e monumentali di notevole importanza. Ne è risultato un ulteriore sensibile aggravio del costo dell'intera opera, costo oggi valutabile in oltre 100 miliardi.

Si impone quindi una sostanziale revisione dei termini della convenzione originaria, tale da assicurare l'economico esercizio di un'opera realizzata senza contributo finanziario da parte dello Stato. L'ANAS ha di recente approvato alcune modifiche della convenzione in essere, le principali delle quali riguardano l'aggiornamento del costo di costruzione dell'opera, la decorrenza del periodo di concessione dal 31 dicembre 1974 (data oggi prevista per l'apertura al traffico dell'intera autostrada), la modifica del sistema tariffario (con riferimento al numero degli assi e non alle categorie dei veicoli) e la possibilità di adeguamento delle tariffe, nel corso dell'esercizio, sulla base di parametri prefissati.

Rimane tuttavia aperto il problema della durata della concessione; essa è attualmente di 33 anni, ma dovrebbe essere prolungata qualora l'andamento del traffico non dovesse confermare le stime prese a base del nuovo piano finanziario di concessione.

*Bargagli-Ferriere* — Il raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona è stato ultimato ed aperto al traffico nel giugno del 1971. Il costo complessivo dell'opera è risultato di 6,3 miliardi con un aumento di oltre un quarto rispetto alle valutazioni iniziali, a causa tanto dei maggiori costi della manodopera e del denaro, quanto degli oneri per le varianti apportate nel corso dei lavori. A ciò



si contrappone un andamento del traffico che porta sin d'ora ad escludere un'equilibrata gestione economica dell'opera nel periodo trentennale di concessione; ciò pur dopo le modificazioni che, d'intesa con la concedente ANAS, sono state nel frattempo apportate alla convenzione, con l'adozione di una classifica dei veicoli per numero di assi (anziché per categorie), che si presta alla riscossione automatica dei pedaggi, e con un aumento delle tariffe di transito.

L'equilibrio economico della gestione dipenderà da un ipotetico sviluppo del traffico in funzione di un'attesa valorizzazione residenziale della Valle di Fontanabuona e, soprattutto, da un congruo prolungamento del periodo di concessione, secondo la richiesta già formulata dalla società all'ANAS.

*Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco* — Nel corso del 1971 sono transitati per il traforo del Monte Bianco 841 mila autoveicoli, con un aumento dell'11,5% sul 1970; più marcato, come nell'anno precedente, è stato l'incremento del traffico merci (+22,6%) che ha raggiunto 169 mila veicoli, pari al 20% del totale (18% nel 1970).

Per effetto di tale andamento e del ritocco apportato alle tariffe nel febbraio del 1971, i proventi di pedaggio di competenza della società hanno raggiunto i 2 miliardi di lire, così da chiudere l'esercizio con un leggero margine di utile, che è stato portato in diminuzione delle perdite degli esercizi precedenti.



Al 31 dicembre 1971 la complessiva utenza radiofonica e televisiva (1) aveva raggiunto 11.850.487 abbonati, con un aumento, nell'anno, di oltre 311 mila (326 mila nel 1970), pari al 2,7% (2,9% nel 1970). L'andamento in particolare degli abbonamenti alla televisione, che costituiscono la parte preponderante dell'utenza (10.344.145 unità alla fine del 1971), ha confermato il rallentamento dovuto alla graduale saturazione della domanda: l'incremento, pari a 627.606 unità (+6,5%), è infatti inferiore a quelli registrati negli anni precedenti.

I dati esposti nella tabella n. 36 dimostrano l'interesse nel nostro Paese per questo servizio, nel quadro europeo: la densità televisiva, rapportata al reddito pro capite, risulta in Italia superiore di un terzo circa a quella del Belgio e della Francia, di un quinto a quella della Germania e di un settimo a quella dei Paesi Bassi, pur essendo il servizio televisivo iniziato nei paesi citati prima che in Italia.

Tabella n. 36 - Abbonamenti alla televisione in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1970

Paesi	Abbonamenti		Rapporto utenza/reddito Italia = 100
	migliaia	densità per 1.000 abitanti	
Austria	1.375	186,0	97,61
Belgio	2.026	209,3	76,21
Danimarca	1.220	248,0	78,15
Francia	10.759	211,9	74,11
Germania R.F.	16.213	262,9	84,26
Gran Bretagna	16.275	292,1	132,78
<b>ITALIA</b>	<b>9.717</b>	<b>181,0</b>	<b>100,00</b>
Paesi Bassi	2.974	228,4	88,02
Svizzera	1.274	202,8	56,24

(1) Nell'utenza complessiva non sono compresi gli abbonamenti autoradio, assoggettati a speciale disciplina in base alla legge 15 dicembre 1967, n. 1235.

La diffusione dell'utenza radiotelevisiva per grandi aree geografiche e l'incremento degli abbonamenti nel 1971 sono illustrati nella tabella n. 37.

**Tabella n. 37 - Diffusione e incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1971**

Ripartizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1970	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1970	per 100 famiglie
Nord	6.372	2,8	81,40	5.600	6,5	71,54
Centro	2.379	2,7	76,25	2.141	5,9	68,61
Sud	2.118	2,5	61,64	1.798	6,8	52,32
Isole	981	2,2	54,73	805	6,9	44,91
<b>ITALIA</b>	<b>11.850</b>	<b>2,7</b>	<b>73,25</b>	<b>10.344</b>	<b>6,5</b>	<b>63,94</b>

Va in particolare segnalato che la quota delle utenze relativa al Mezzogiorno risulta oggi superiore alle corrispondenti percentuali dei consumi totali e del reddito, come appare dai dati della tabella n. 38.

**Tabella n. 38 - Abbonamenti complessivi e televisivi, consumi, reddito per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1971**  
(percentuali di composizione)

Ripartizioni geografiche	Reddito	Consumi	Abbonamenti	
			Televisione	Radiodiffusione
Nord	56,60	54,26	54,14	53,77
Centro	19,60	22,73	20,70	20,08
Mezzogiorno	23,80	23,01	25,16	26,15
<b>ITALIA</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Gli investimenti della RAI nell'esercizio in esame sono stati di 4,9 miliardi; le principali realizzazioni riguardano: l'estensione e il potenziamento delle reti TV (con l'attivazione di 8 nuovi ripetitori per la I rete e 12 per la II) e di quelle radiofoniche, l'adeguamento delle attrezzature per le riprese esterne e di studio alle maggiori esigenze di tempestività della produzione, la ristrutturazione della rete musicale sia radiofonica che televisiva.

Per quanto concerne il servizio sperimentale di filodiffusione, è proseguita l'espansione degli ultimi anni: si è passati da 163.235 a 217.263 utenti, con un incremento del 33% che fa seguito a quello del 28% del 1970.

Gli scambi internazionali di programmi sono ulteriormente aumentati, specie nel settore televisivo: in particolare, i collegamenti in rete eurovisiva, estendibili ai paesi dell'Europa orientale e, mediante collegamenti intercontinentali via satellite, all'America ed all'Estremo Oriente, sono stati pari a 4.194, per complessive 641 ore di trasmissione.

Notevole è stata anche la richiesta di produzioni radiofoniche e televisive di repertorio da parte di organismi stranieri; è stata inoltre intensificata la realizzazione di appositi programmi per l'estero.

L'organico della RAI ha raggiunto alla fine del 1971 11.525 dipendenti: l'aumento di 674 addetti in un anno riflette, oltre la necessità di regolarizzare posizioni di lavoro a termine e di ottemperare alle disposizioni di legge in materia di collocamento obbligatorio, l'esigenza di dare ai centri di produzione un assetto più funzionale e autonomo. D'altra parte, si è registrata, nello stesso periodo, una diminuzione di 815 addetti/anno nel personale a termine.

Nell'esercizio in esame gli introiti sono ammontati a 151 miliardi, con un incremento del 6% rispetto al 1970; si noti che il canone è invariato dal 1961. Influisce sui risultati il rallentamento nello sviluppo dell'utenza e i vincoli imposti, in base agli accordi con altri operatori del settore, all'espansione delle entrate pubblicitarie che rimangono largamente inferiori ai livelli conseguibili con il pieno sfruttamento dei tempi di trasmissione ammessi dalla vigente convenzione. Quanto all'aumento dei costi di gestione, esso è da attribuire essenzialmente alle spese per il personale (+11%) che rappresentano la voce di gran lunga preponderante del totale.

Il conto economico per il 1971 si è comunque potuto ugualmente chiudere in pareggio, dopo avere effettuato ammortamenti per un importo superiore a quello dei due precedenti esercizi ed in linea con i criteri adottati dalla società a partire dal 1969, grazie alla migliorata produttività conseguente ad una più rigida programmazione. L'amministrazione della RAI resta tuttavia caratterizzata dal problema di fondo di assicurare effettive condizioni per una gestione improntata a quei criteri di economicità che giustificano la presenza della società nell'ente di gestione IRI; tale problema dovrà trovare soluzione nel contesto del rinnovamento, ormai prossimo, della concessione del servizio, qualora, s'intende, lo Stato abbia a decidere di mantenere la concessionaria nell'ambito dell'Istituto.

Anche per il 1971, in relazione alla convenzione aggiuntiva con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, 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 fuori degli obblighi derivanti dalla convenzione del 1952. La quota degli introiti devoluta nell'esercizio in esame allo Stato è stata pari a 15,3 miliardi, con un aumento di 0,7 miliardi in confronto all'anno precedente; se a tale somma si aggiungono gli altri proventi derivanti allo Stato dall'attività della RAI (tasse di concessione governativa, trattenute sui canoni, imposte sulla pubblicità, ecc.) si perviene ad una entrata complessiva di oltre 65 miliardi.



Si forniscono in questo capitolo alcune notizie, relative all'esercizio 1971, su talune principali società cui la SME partecipa (di altre si è già trattato nei capitoli « Alimentare » e « Autostrade, infrastrutture e costruzioni ») e sulla *Monte Amiata*, che fa capo alla SPA.

*Società Generale Supermercati* — Il settore distributivo, e in particolare quello del grande dettaglio, hanno dovuto registrare nell'anno il permanere di condizioni non favorevoli al loro sviluppo. La nuova disciplina in tema di apertura di esercizi commerciali, disposta con legge 11 giugno 1971, n. 426, che ha suscitato anche in seno alla CEE esplicite riserve, oltre a riaffermare gli aspetti vincolistici e la discrezionalità amministrativa che caratterizzavano la precedente legislazione, condiziona lo sviluppo della rete distributiva ad una rigida e complessa programmazione commerciale ed urbanistica facente capo agli enti locali.

Il freno in tal modo imposto al progredire delle forme più avanzate di commercio al dettaglio, quali si sono andate diffondendo in numerosi paesi europei, colpisce ovviamente soprattutto le aziende con catene in via di formazione, come la *Generale Supermercati*, che si trova pertanto ostacolata nei riguardi sia del commercio tradizionale sia delle maggiori aziende del settore, che hanno già raggiunto dimensioni economiche.

Le difficoltà così fraposte all'apertura di nuovi punti di vendita hanno costretto la società a rallentare il programma di ampliamento della « catena »: nell'anno, essa si è accresciuta soltanto di 6 nuove unità, portandone il totale a 31. Tuttavia, nel quadro dell'opera di razionalizzazione delle attività facenti capo alla SME, è stata di recente trasferita alla *Generale Supermercati* la totalità delle azioni SIAS - *Società Italo Americana Supermercati* (già detenute per il 51% dalla *Motta* e per il restante dalla *Jewel Company*), che dispone di 16 punti di vendita dislocati prevalentemente in Lombardia.

Il conto economico dell'esercizio, come riflesso del ragguardevole aumento del fatturato da 26 a 41 miliardi di lire, si è chiuso in pareggio, dopo le perdite, sia pur lievi, accusate negli esercizi precedenti.

*Celdit e Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* — L'andamento dell'industria cartaria nazionale nel 1971, nonostante una lieve ripresa nell'ultimo trimestre, è stato decisamente negativo: produzione e consumi sono rimasti inferiori del 5% circa a quelli del 1970, che pure fu un anno di stasi. Ancor più accentuati i regressi registrati nel comparto della carta da scrivere e da stampa, in cui operano le aziende SME.

Nell'esercizio trascorso si è quindi aggravato lo stato di crisi, i cui motivi di fondo vanno ricercati nello squilibrio tra domanda e offerta sia sul mercato internazionale sia su quello nazionale, dove, anche per la pesantezza della situazione economica generale, il grado di utilizzazione degli impianti è sceso, mediamente, sotto il 70%.

L'andamento cedente della domanda e dei prezzi di vendita e gli aumenti dei costi tanto della mano d'opera (valutabile in circa il 20% in seguito alla stipulazione, a metà anno, del nuovo contratto nazionale di categoria) quanto delle materie prime (tra il 5% e il 10%) hanno notevolmente peggiorato i risultati economici delle aziende.

D'altra parte, nonostante le deficienze strutturali del settore (tra cui, in primo luogo l'eccessivo frazionamento della capacità produttiva) non sono ancora in atto iniziative di razionalizzazione, contrariamente a quanto si sta verificando in altri paesi europei (Gran Bretagna, Francia, Germania e Olanda) ove si sono affermati pochi grandi gruppi operanti, in taluni casi, su basi multinazionali. Tale indirizzo è sollecitato, tra l'altro, dalla crescente concorrenza dei paesi scandinavi, che si stanno rapidamente trasformando da esportatori di cellulosa in esportatori di carta. Le due aziende cartarie del gruppo hanno risentito, sia pure in diversa misura, della situazione descritta.

La *Celdit* ha aumentato il fatturato da 12,2 a 13,6 miliardi (+11,5%) principalmente grazie al successo riscosso dalle carte patinate prodotte nel nuovo reparto; le vendite sono però rimaste inferiori alla capacità degli impianti. L'aumento di tutte le voci di costo e la flessione, anche se contenuta, dei prezzi unitari hanno inciso sull'andamento economico dell'esercizio, che chiude con una perdita di 615 milioni, fronteggiabile tuttavia con l'utilizzazione di riserva.

Per le *Cartiere Riunite*, allo sfavorevole andamento dei prezzi e dei costi si è aggiunta la flessione delle vendite di molti tipi di carta tradizionali dell'azienda. In conseguenza il conto economico ha presentato una perdita di 2,9 miliardi, dopo uno stanziamento di 1 miliardo per ammortamenti.

Per riequilibrare la gestione economica delle due società, la SME ha avviato un programma di ristrutturazione che porterà alla fusione dei due complessi.

*Alfacavi* - Anche nel 1971 l'attività dell'*Alfacavi* ha conseguito significativi progressi sia nel ramo dei cavi elettrici, sia in quello dei cavi telefonici: il fatturato è aumentato del 7,9% superando i 16,5 miliardi, nonostante la diminuzione dei prezzi di vendita, in ragione della diminuzione dei costi di approvvigionamento del rame.



Nello stabilimento di Airola (Benevento) ha avuto inizio la produzione di un nuovo tipo di cavo telefonico (« coassialino »), cui si prevede di dare maggiore impulso a cominciare dall'esercizio in corso; nello stabilimento di Quattordio (Alessandria) sono stati potenziati gli impianti ed ultimate le vasche di recupero delle acque industriali. Il favorevole andamento dell'esercizio permette di stanziare ammortamenti ordinari e anticipati nella misura massima consentita e di assegnare al capitale sociale, elevato nell'anno da 2.000 e 3.250 milioni, un dividendo del 10%

*Napolgas* — Nel corso del 1971 la *Napolgas* è subentrata nel contratto di concessione in esclusiva del servizio di produzione e distribuzione del gas già in atto fra la *Meridionale Gas* ed il Comune di Castellammare di Stabia. È stato inoltre portato a termine l'iter relativo alle convenzioni con i comuni di S. Giorgio a Cremano ed Ercolano mentre per quanto riguarda i comuni di Portici, Torre Annunziata e Torre del Greco le trattative sono in fase avanzata.

Il notevole incremento del costo del personale e degli altri costi di gestione ha inciso negativamente sul conto economico che si è concluso con una perdita di 780 milioni. Allo scopo di accelerare lo sviluppo delle vendite e dei ricavi (che dovrebbero positivamente risentire anche dell'entrata in vigore dell'attesa revisione delle tariffe) la società ha riconsiderato i piani di ristrutturazione del servizio, decidendo di anticipare i tempi di passaggio alla distribuzione del metano, cui dovrebbe seguire un forte aumento dell'utenza e delle vendite, soprattutto nel settore del riscaldamento domestico.

*Monte Amiata* — La crisi che da circa un biennio ha colpito il mercato internazionale del mercurio si è ulteriormente aggravata, anche perché la tendenza a ridurre gli impieghi del metallo, a motivo della sua tossicità, non è stata accompagnata da una adeguata riduzione dell'offerta per l'ingresso sul mercato di nuovi paesi produttori. Lo squilibrio che ne è derivato ha agito pesantemente sulle quotazioni, scese del 60% dal gennaio 1969 al dicembre 1971; al momento non si intravedono prospettive di ripresa, che potrebbe attendersi solo da nuovi impieghi del metallo in campo industriale.

Per la *Monte Amiata*, lo stato di crisi ha provocato un appesantimento delle già eccezionali giacenze di magazzino, nonostante la contrazione della produzione, mentre le vendite sono state effettuate con un ricavo medio per bombola notevolmente diminuito rispetto all'anno precedente. A loro volta, i costi di produzione, già di molto superiori a quelli di gran parte della concorrenza anche per lo scarso tenore medio del materiale estratto dalla società, hanno registrato ulteriori sensibili aumenti.

I redditi immobiliari e finanziari, derivanti dalla politica di diversificazione degli investimenti attuata in passato dalla società, hanno coperto le perdite della gestione industriale, sicché il bilancio è stato chiuso con un utile di circa 29 milioni di lire, che non ha ovviamente permesso la distribuzione di dividendo.



### SME - Società Meridionale Finanziaria

La SME ha compiuto nel 1971 nuovi passi verso il raggiungimento degli obiettivi a suo tempo formulati per il processo di rinconversione aziendale che, or è quasi un decennio, venne deciso dopo la nazionalizzazione delle attività elettriche.

Si rileva che è ormai prossimo a concludersi il periodo previsto per l'incasso degli indennizzi ENEL: entro la prima metà del 1973, salvo le partite in contestazione, la società incasserà infatti le ultime rate del proprio credito a tale titolo. Nel frattempo, con il progressivo sviluppo delle iniziative assunte nei settori prescelti di intervento, la SME ha ridotto gli impieghi di puro portafoglio dall'85% circa del totale degli investimenti in partecipazioni alla fine del 1964 a poco più del 30% alla fine del 1971; quest'ultima percentuale è destinata a ridursi ancora, con l'attuazione dei programmi in corso.

È superfluo sottolineare quali difficili e delicati problemi la SME abbia dovuto affrontare e risolvere nella fase del reinvestimento dei cospicui fondi di indennizzo via via disponibili. La finanziaria, avuto anche presente il considerevole azionariato di minoranza (i recessi, si ricorda, furono del tutto insignificanti, dimostrando con ciò la larga fiducia che il nuovo indirizzo aveva conseguito) doveva mantenere intatta la propria capacità di reddito, scegliendo quindi iniziative con prospettive economiche comparabili a quelle offerte da impieghi alternativi possibili sul mercato, non solo italiano. Non meno importante di questa considerazione è che un simile risultato costituiva l'indice più significativo del fatto che le iniziative intraprese avevano una capacità di inserirsi nel mercato europeo, condizione questa che è certamente pregiudiziale per un sano ed intenso sviluppo dell'industria meridionale, a cui la nuova finanziaria intende contribuire.

Seguendo queste direttrici la SME, senza escludere la possibilità di promuovere, come di fatto sta promuovendo, anche iniziative del tutto nuove, ha ritenuto opportuno acquisire il controllo (o una posizione paritetica con il socio privato)

di aziende già avviate e con una congrua posizione di mercato, tenendo conto, di volta in volta, delle caratteristiche dei settori di intervento e della disponibilità di aziende suscettibili di integrarsi nel gruppo con le attività in essere o in programma.

L'indirizzo meridionalistico, d'altra parte, si è rivelato in molti casi perseguibile solo mediante la partecipazione in aziende non meridionali ma che, una volta inserite nel gruppo, avrebbero potuto localizzare nel Mezzogiorno i loro ulteriori sviluppi. La SME ha potuto in tal modo condizionare a favore delle regioni meridionali iniziative industriali che si sarebbero altrimenti realizzate in altre aree.

L'esperienza di questi anni ha sostanzialmente confermato la validità generale dei criteri adottati: innanzitutto il gruppo può oggi contare su di un complesso di aziende alimentari (*Motta, Alemagna, Star e Surgela*, oltre ad alcune aziende agricole) tale da costituire, per dimensioni e diversificazione produttiva, una base operativa adeguata da cui partire per un confronto europeo, quale oggi si impone; nè mancano prospettive di ulteriori interventi della finanziaria in campo alimentare, mentre interessanti integrazioni si andranno via via realizzando tra le diverse attività presenti nel gruppo, tanto sul piano produttivo quanto, e soprattutto, sul piano commerciale e su quello della ricerca.

In altri due importanti settori di intervento della SME, quello della grande distribuzione e quello cartario, il perseguimento degli obiettivi programmati è, nella fase attuale, frenato dall'interferenza di fattori sia istituzionali — quali il permanere di condizioni sfavorevoli allo sviluppo del grande dettaglio nel quadro della nuova disciplina recentemente adottata per il commercio — sia congiunturali, come nel caso della carta, settore industriale travagliato da una crisi a livello europeo, con riflessi particolarmente gravi in Italia per la strutturale debolezza di questa industria.

Un non modesto rilievo va inoltre assumendo la serie di iniziative meridionali promosse nel campo delle produzioni collaterali e complementari dell'industria automobilistica, recentemente insediatasi nel Mezzogiorno per iniziativa in primo luogo dell'IRI. La SME ha avviato nel 1971 — in compartecipazione anche con altri operatori — l'esecuzione di 4 progetti, la cui ultimazione è prevista per lo più tra la fine del corrente anno e la prima metà del 1973: trattasi della *Gallino Sud* (poliuretani espansi e termoplastica) a Marcianise (Caserta), della FAPSA (soprattutto cavetteria 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 tutto ciò va aggiunto il programma, pressoché ultimato, di radicale ampliamento e ammodernamento degli impianti di Casalnuovo della FAR (batterie di avviamento e industriali). Quest'ultima società ha incorporato nel 1971 la Titano Sud e rilevato il marchio e l'organizzazione commerciale della Titano Nord; sul finire dell'anno è stata altresì raggiunta un'intesa con la *Montedison* per l'acquisizione dell'azienda « Tudor », operazione che sarà perfezionata nell'esercizio corrente. Con le nuove dimensioni assunte la FAR si colloca oggi tra le prime imprese del settore.

Le iniziative ora illustrate nel campo delle forniture all'industria automobilistica assumono un significato anche in termini di occupazione: gli incrementi valutabili per il quadriennio 1972-75 — prescindendo, per ora, dalla Tudor — sono tali da quasi triplicare la consistenza di fine 1971 (da 1.050 a 2.900 dipendenti), raddoppiando così l'incidenza percentuale del comparto sul totale del gruppo SME.

È da ricordare, infine, l'impegno della finanziaria nell'importante settore dei risanamenti e delle infrastrutture urbane. Attraverso le società *Bestat* e *Mededil* sono stati avviati, rispettivamente a Taranto e a Napoli, progetti di ragguardevole valore urbanistico e suscettibili di notevoli effetti in termini di occupazione.

Quanto all'andamento economico, si rileva che alla flessione del risultato dell'esercizio hanno concorso in modo determinante la mancata corresponsione del dividendo sulle azioni « Italsider » e la svalutazione di 765 milioni nel capitale Surgela; pure sensibile è risultata nell'esercizio l'incidenza, sul complesso dei capitali investiti, delle partecipazioni non in reddito, mentre è ancora aumentato il carico di imposte (solo con l'esercizio in corso la SME — il cui portafoglio ha ormai raggiunto un valore di carico superiore al 60% dell'attivo lordo — potrà fruire delle agevolazioni fiscali a favore delle società finanziarie).

Il peggioramento del risultato economico nel 1971 va tuttavia considerato a fronte del non trascurabile consolidamento patrimoniale che va operandosi nell'ambito del gruppo e della ragionevole attesa, a non lungo termine, di un miglioramento della redditività della maggior parte delle aziende collegate. È stata pertanto decisa l'integrazione dell'utile conseguito con un prelievo dalle riserve disponibili, di importo sufficiente a far corrispondere un dividendo del 7%, contro l'8% del 1970.

## SPA - Società di Partecipazioni Azionarie

Il 1971 è stato il terzo anno di attività della SPA, nella sua veste di società con compiti di gestione delle partecipazioni in settori diversi da quelli in cui l'IRI persegue, con la sua presenza, gli obiettivi fondamentali della propria azione, o in aziende di minori dimensioni. Riguardo a queste aziende, la SPA, oltre a fornire un'assistenza finanziaria ed organizzativa, si propone di esplorare le possibilità di pervenire, a scadenza più o meno ravvicinata, a una collocazione più adeguata alle esigenze di un loro sano sviluppo anche fuori del gruppo IRI.

Da questo punto di vista la SPA si pone quindi l'obiettivo generale e immediato della buona gestione come premessa di un obiettivo indiretto e più lontano, costituito dalla cessione delle proprie partecipazioni a terzi, sia all'interno sia fuori del gruppo IRI. È da citare in proposito il passaggio delle aziende operanti nel ramo tessile (*Manifatture Cotoniere Meridionali*, *Fabbricone* e altre minori) al gruppo ENI, operazione che corrisponde appunto ad un criterio di ristrutturazione funzionale nell'ambito dei gruppi a partecipazione statale, nel senso che in tal modo sono state create le premesse per uno sviluppo di dette aziende che sarebbe stato precluso permanendo, in posizione inevitabilmente marginale, nell'ambito del gruppo IRI.

In generale il nuovo inquadramento, che l'Istituto deliberò con la ristrutturazione della SPA nell'ottobre del 1968, ha consentito una condotta e un controllo più agili delle imprese affidate alla nuova finanziaria. Nel contempo gli organi deliberanti e gli uffici dell'IRI sono stati sollevati da un'attività che, con il continuo crescere delle dimensioni del gruppo e dell'entità dei problemi di indirizzo che devono essere affrontati al vertice, comporterebbe a questo livello un impegno non giustificato con riguardo ai compiti primari dell'Istituto.

Nel 1971 l'andamento economico delle aziende controllate dalla SPA (1) ha risentito in misura notevole della contingente situazione di crisi economica generale o settoriale, con riflessi negativi sui risultati dell'anno. Tali risultati si sono ripercossi sul bilancio della SPA, che già deve sopportare gli oneri connessi all'accennato trasferimento all'ENI delle aziende tessili: si prevede, pertanto, che l'esercizio chiuderà in perdita.

## SPI - Promozione e Sviluppo Industriale

L'avversa situazione congiunturale ha reso particolarmente difficile le condizioni operative dell'imprenditorialità minore e, di riflesso, le opportunità di efficace intervento per la SPI. La costituzione e l'entrata in attività nel 1971 della nuova finanziaria GEPI (al cui capitale partecipa, per un sesto, l'IRI) è da citare in questo contesto, trattandosi di uno strumento concepito specificamente per il risanamento di aziende in crisi transitoria, il che consente a un istituto diverso, come la SPI, di svolgere in piena coerenza la propria azione. Questa, come è noto, si esplica con l'offerta di una congrua partecipazione al capitale di rischio onde sostenere iniziative di non grandi dimensioni (specie quelle già insediate o che possano far luogo a sviluppi del Mezzogiorno), che abbiano prospettive economiche e, preferibilmente, possibilità di collegamento con altre attività svolte nell'ambito dello stesso gruppo IRI. Delle domande sottoposte nell'esercizio in esame al vaglio della SPI soltanto un limitato numero ha giustificato l'approfondimento delle indagini; nel 1971 sono stati perfezionati tre interventi, di cui si citano quelli nelle società *Everest* (lavorazione della gomma e suoi derivati) e *Cemater-Cemento Amianto Matera*.

Per il complesso delle partecipazioni l'andamento economico è stato generalmente negativo, in dipendenza soprattutto della sfavorevole fase congiunturale; l'esercizio della SPI si è chiuso pertanto con un disavanzo, sia pure modesto.

---

(1) Per la *Monte Amiata*, in particolare, si rinvia a quanto detto nel capitolo aziende varie; della SPI si riferisce specificamente più avanti, in questo stesso capitolo.

## Movimento di tesoreria del gruppo

### 1) Fabbisogno finanziario delle aziende e sua copertura

Nel 1971 il complessivo fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo ha raggiunto l'importo di 1.426,5 miliardi (v. tabella n. 39), superiore di circa il 34% a quello del 1970. L'aumento globale di 364,7 miliardi, in presenza di un incremento di 33,4 miliardi delle occorrenze di capitale di esercizio, va ascritto pressoché interamente alla espansione degli investimenti in impianti e partecipazioni: questi hanno infatti raggiunto i 1.276,8 miliardi, con un incremento di oltre il 35% sul 1970.

Tabella n. 39 - Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1970 e 1971  
(miliardi di lire)

	1970	1971	Variazioni
Investimenti in impianti e partecipazioni	945,5 (a)	1.276,8	+331,3
Variazioni capitale d'esercizio	+116,3 (a)	+149,7	+ 33,4
	<b>1.061,8 (b)</b>	<b>1.426,5 (b)</b>	<b>+364,7</b>

(a) Dati riclassificati.

(b) Le differenze tra i dati qui riportati e quelli di 1.048,5 e 1.443,3 miliardi indicati nella tabella del paragrafo «andamento finanziario» della prima parte della relazione, con riferimento ai fabbisogni del gruppo (aziende+IRI) sono costituite dalle partite intergruppo, ammontate a -13,3 miliardi nel 1970 e a +11,8 nel 1971 e, per il solo 1971, dalla partita di 5 miliardi relativa alla sottoscrizione del capitale della GEPI (non compresa fra le aziende del gruppo).

La copertura del predetto fabbisogno è indicata nella tabella n. 40 dalla quale si rileva che l'autofinanziamento si è concretato in un importo di 280 miliardi di lire circa e non ha registrato variazioni di rilievo (+ 13 miliardi); la sua incidenza sul totale è quindi caduta dal 25,2% nel 1970 (1) al 19,6% nel 1971. Di conseguenza

(1) Escludendo la quota di fabbisogno pertinente alle aziende bancarie l'incidenza sale al 26,7%.

**Tabella n. 40 - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1970 e 1971**  
(miliardi di lire)

	1970	1971	Variazioni
Autofinanziamento (a)	267,1	280,2	+ 13,1
Assorbimento di mezzi liquidi	794,7	1.146,3	+351,6
	<b>1.061,8</b>	<b>1.426,5</b>	<b>+364,7</b>

(a) Con il termine di autofinanziamento viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, liquidazione, previdenza e altri di analoga natura, oltre che agli utili passati a riserve; il tutto al netto delle perdite.

le aziende hanno dovuto procurarsi un ammontare di nuovi mezzi liquidi superiore di ben il 44% circa rispetto al 1970: la loro provenienza è indicata nella tabella n. 41. Nell'anno le aziende del gruppo hanno deliberato aumenti di capitale ed effettuato

**Tabella n. 41 - Provenienza dei mezzi liquidi affluiti alle aziende del gruppo negli anni 1970 e 1971**

	1970	1971	1970	1971
	L.miliardi		%	
Aumenti di capitale:				
versamenti IRI (a)	68,8	78,2	8,7	6,8
versamenti di terzi azionisti	10,0	26,5	1,2	2,3
	<b>78,8</b>	<b>104,7</b>	<b>9,9</b>	<b>9,1</b>
Operazioni a media e lunga scadenza:				
in lire	87,9	549,3	11,1	47,9
in divisa	186,8	75,4	23,5	6,6
	<b>274,7</b>	<b>624,7</b>	<b>34,6</b>	<b>54,5</b>
Operazioni di tesoreria (b):				
in lire	359,8	344,7	45,2	30,1
in divisa	49,9	-28,9	6,3	- 2,5
	<b>409,7</b>	<b>315,8</b>	<b>51,5</b>	<b>27,6</b>
Finanziamenti dell'IRI	31,5	101,1 (c)	4,0	8,8
<b>Totale</b>	<b>794,7</b>	<b>1.146,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (8,7 miliardi nel 1970; 2,2 miliardi nel 1971).

(b) Variazioni dell'indebitamento a breve e delle disponibilità.

(c) Escluse le operazioni a carattere transitorio per 50,2 miliardi (v. nota (c), tabella n. 45).



richiami di decimi per complessivi 222,3 miliardi (1); depurando tale importo dei decimi ancora da richiamare (30,1 miliardi), delle quote sottoscritte da società del gruppo (85,3 miliardi) e di quelle apportate dall'Istituto mediante conversione di precedenti finanziamenti (2,2 miliardi), si perviene all'apporto netto sotto forma di capitale di rischio al finanziamento delle aziende del gruppo. Esso risulta pari a 104,7 miliardi e rappresenta il massimo raggiunto fino ad ora da tale forma di provvista. A queste sottoscrizioni l'Istituto ha contribuito per circa tre quarti, in relazione soprattutto ai rilevanti aumenti di capitale della *Finmeccanica*, della *Fincantieri* e dell'*Italcantieri*, nelle quali la partecipazione azionaria dei terzi è praticamente nulla (v. tabella n. 42). L'apporto dei terzi azionisti — 26,5 miliardi — riguarda per la quasi totalità la sottoscrizione da parte della *Fiat* del 50% del capitale delle Acciaierie di Piombino cui l'*Italsider* partecipa per l'altro 50%.

**Tabella n. 42 - Apporti di terzi e dell'IRI per aumenti di capitale e richiami di decimi effettuati nel 1971 dalle aziende del gruppo (miliardi di lire)**

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Siderurgico	—	25,0	25,0	—
Meccanico	25,2	—	25,2	—
Cantieristico	45,7	—	45,7	2,2
Telecomunicazioni ed elettronico	..	0,4	0,4	—
Autostrade, infrastrutture e costruzioni	6,9	0,2	7,1	—
Aziende varie (a)	0,4	0,9	1,3	—
	<b>78,2</b>	<b>26,5</b>	<b>104,7</b>	<b>2,2</b>

(a) Compresa le società *Aerhotel*, *Sagea* e quelle dei gruppi SPA e SME.

Nella tabella n. 43 sono riportate le variazioni settoriali dell'indebitamento delle aziende del gruppo, in lire e in divisa, con l'indicazione anche delle diverse categorie di operazioni.

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale a pagamento deliberati e i decimi residui richiamati dalle aziende del gruppo nel 1971 (miliardi di lire):

<i>Acciaierie di Piombino</i>	50,0	<i>Italsiel</i>	1,0
<i>Santeustacchio</i>	6,0	<i>Telespazio</i>	0,6
<i>Sicit</i>	0,5	<i>SEAT</i>	0,2
<i>Finmeccanica</i>	50,0	<i>Italstat</i>	7,0
<i>Alfasud</i>	15,0	<i>Infrasud</i>	1,1
<i>Ansaldo Meccanico Nucleare</i>	5,0	<i>Maccarese</i>	1,1
<i>Termomeccanica Italiana</i>	3,0	<i>Tipografica Cremona Nuova</i>	0,4
<i>FMI-Mecfond</i>	2,8	<i>Parabola d'Oro</i>	0,3
<i>CMIG</i>	2,2	<i>Atena</i>	3,4
<i>Filotecnica Salmoiraghi</i>	2,0	<i>Alfacavi</i>	1,2
<i>Costruzioni Elettromeccaniche</i>	1,5	<i>SIIMI</i>	0,4
<i>San Giorgio Elettrodomestici</i>	1,2	<i>Gallino Sud</i>	0,1
<i>SAFOG</i>	0,7	<i>Fapsa</i>	0,1
<i>Tellus</i>	0,1	<i>Aerhotel</i>	0,5
<i>Fincantieri</i>	32,0	<i>Sagea</i>	0,4
<i>Italcantieri</i>	32,5		

Tabella n. 43 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture nel 1971  
(miliardi di lire)

Operazioni	S E T T O R I											Totale			
	Siderurgico	Meccanico	Cantieristico	Telecom. ed elettronico	Trasporti marittimi	Trasporti aerei	Autostrade, infr. e costruz.	Radiotelevisivo	Aziende varie (a)						
Mutui agevolati	in lire	158,5	76,1	11,5	7,9	5,7	4,3	1,0	—	—	—	—	—	—	264,9
	in divisa	-14,8	-5,4	-0,2	—	—	-3,0	—	—	—	—	—	—	—	-23,4
Mutui ordinari	in lire	21,5	29,4	—	122,5	-7,2	6,2	22,3	—	—	—	—	—	—	196,3
	in divisa	80,4	-1,8	—	40,8	—	19,8	-34,9	—	—	—	—	—	—	104,1
Obbligazioni	in lire	—	—	—	163,3	-7,2	26,0	-12,6	—	—	—	—	—	—	300,4
	in divisa	-3,8	—	—	-0,6	—	-0,5	102,4	—	—	—	—	—	—	97,1
Totale operazioni a media e lunga scadenza	in lire	-1,2	-0,8	—	-2,1	—	—	-0,7	—	—	—	—	—	—	-4,8
	in divisa	-5,0	-0,8	—	-2,7	—	-0,5	101,7	—	—	—	—	—	—	92,3
Operazioni di tesoreria	in lire	176,2	105,5	11,5	129,8	-1,5	10,0	125,7	—	—	—	—	—	—	558,3
	in divisa	64,4	-8,0	-0,2	38,7	—	16,8	-35,6	—	—	—	—	—	—	75,9
Finanziamenti IRI	in lire	240,6	97,5	11,3	168,5	-1,5	26,8	90,1	—	—	—	—	—	—	634,2 (c)
	in divisa	100,9	77,3	27,8	15,9	22,1	-5,4	62,4	—	—	—	—	—	—	344,7
		-19,5	-10,3	—	—	0,9	—	—	—	—	—	—	—	—	-28,9
		81,4	67,0	27,8	15,9	23,0	-5,4	62,4	—	—	—	—	—	—	315,8
		38,6	58,0	—	—	4,9	0,2	-2,9	—	—	—	—	—	—	101,1

a) Compresi il gruppo SME, il gruppo SPA e la Sasea.

(b) Comprese le partite in liquidazione.

(c) In questa tabella le emissioni obbligatorie ed i mutui sono indicati al valore nominale. Pertanto la differenza di 9,5 miliardi riscontrabile rispetto al totale di 624,7 miliardi indicato dalla tabella n. 41 rappresenta lo scarto delle operazioni.

Da essa risulta che i mutui agevolati sono aumentati di 241,5 miliardi, concentrati anche nel 1971 nei settori siderurgico (143,7 miliardi), mentre quelli ordinari hanno registrato un incremento di 300,4 miliardi, riguardanti in modo particolare i settori siderurgico (101,9 miliardi) e telefonico (163,3 miliardi).

Nell'anno i debiti obbligazionari sono aumentati di 92,3 miliardi, a seguito dell'emissione di un prestito Autostrade-IRI per un importo nominale di 120 miliardi e di rimborsi, per ammortamento di prestiti già in essere, di 27,7 miliardi, di cui 17,6 miliardi per la stessa società *Autostrade*.

Considerevole è stato anche nel 1971 l'apporto delle operazioni di tesoreria (315,8 miliardi) che ha interessato in modo particolare il settore siderurgico (81,4 miliardi), quello meccanico (67 miliardi) e quello autostradale (62,4 miliardi).

Le operazioni in divisa hanno fornito un apporto di 47 miliardi, quale saldo tra maggiori prestiti a media e lunga scadenza per 75,9 miliardi e riduzione dell'indebitamento a breve per 28,9 miliardi: tale apporto, pari a circa il 5% dell'indebitamento addizionale delle aziende nel 1971, è nettamente inferiore a quello raggiunto

**Tabella n. 44 - Apporti del mercato e dell'IRI alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1970 e 1971**  
(miliardi di lire)

Settori	Apporti mercato		Apporti IRI		Totale	
	1970	1971	1970	1971	1970	1971
Bancario e finanziario	5,1	—	56,4	—	61,5	—
Siderurgico (a)	167,8	347,0	18,8	38,6	186,6	385,6
Meccanico	153,9	164,5	25,1	83,2	179,0	247,7
Cantieristico	41,4	39,1	-5,2	45,7	36,2	84,8
Telecomunicazioni ed elettronico	151,8	184,8	—	—	151,8	184,8
Trasporti marittimi	-3,6	21,5	-7,2	4,9	-10,8	26,4
Trasporti aerei	39,9	21,4	0,4	0,2	40,3	21,6
Autostrade, infrastrutture e costruzioni	120,0	143,2	6,3	4,0	126,3	147,2
Radiotelevisivo	2,9	-3,3	—	—	2,9	-3,3
Aziende varie	15,2	48,8	5,7	2,7	20,9	51,5
	<b>694,4</b>	<b>967,0 (b)</b>	<b>100,3</b>	<b>179,3 (c)</b>	<b>794,7</b>	<b>1.146,3</b>

(a) Compresi i dati relativi a società a produzione non siderurgica.

(b) Operazioni a media e lunga scadenza (v. tabella n. 41)  
Operazioni di tesoreria (v. tabella n. 41)

Aumenti di capitale (v. tabella n. 41)

L.miliardi 624,7  
» 315,8

L.miliardi 940,5  
» 26,5

L.miliardi 967,0

(c) Finanziamenti (v. tabella n. 41)  
Aumenti di capitale (v. tabella n. 41)

L.miliardi 101,1  
» 78,2

L.miliardi 179,3

nel precedente esercizio, nel quale le operazioni in divisa avevano fornito 240,2 miliardi pari a oltre un terzo dei maggiori debiti contratti sul mercato. Si trattò invero di una punta eccezionale, da porre in relazione con la situazione del mercato finanziario italiano e internazionale e con gli inviti a far ricorso al mercato dell'eurodollaro rivolti dalle autorità monetarie ai grandi operatori finanziari: venute a cadere queste ragioni, nel 1971 si è reso conveniente, soprattutto in dipendenza delle note vicende monetarie internazionali, provvedere all'estinzione di alcune operazioni in divisa, fra cui è da citare il prestito di 125 milioni di \$ contratto nel 1970 dalla società *Autostrade* sul mercato dell'eurodollaro.

Infine si nota che i 101,1 miliardi di finanziamenti dell'IRI sono stati erogati in massima parte ai settori siderurgico e meccanico, che hanno assorbito nel loro insieme 96,6 miliardi.

Il quadro completo degli apporti del mercato e dell'IRI è esposto nella tabella n. 44: da essa risulta che i quattro settori « siderurgico », « meccanico », « telecomunicazioni ed elettronico » ed « autostrade, infrastrutture e costruzioni » hanno, come di consueto, assorbito la quota prevalente (85% circa) dei mezzi addizionali utilizzati dalle aziende del gruppo.

## 2) Fabbisogno finanziario dell'Istituto e sua copertura

Il fabbisogno finanziario dell'Istituto nel 1971 è ammontato a 248,3 miliardi (v. tabella n. 45) superando del 56% circa quello del 1970 (158,9 miliardi). Detto sensi-

**Tabella n. 45 - Analisi del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1970 e 1971**  
(in miliardi di lire)

	1970	1971
Apporti alle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture	57,9	180,3
Rientri dalle stesse	<u>-14,0</u>	<u>-1,0</u>
	43,9	179,3
Apporti alle aziende bancarie	<u>56,4</u>	—
	100,3	179,3
Sottoscrizione azioni GEPI	—	5,0
Rilievo di azioni	0,2	—
Movimento di portafoglio azionario	0,6	—
Rimborso di debiti obbligazionari (a)	51,4	50,7
Operazioni di tesoreria	6,4 (b)	13,3 (c)
	<u><b>158,9</b></u>	<u><b>248,3</b></u>

(a) Esborsi netti.

(b) Saldo fra: rimborsi di debiti bancari a breve per 6,2 miliardi; incremento di disponibilità in cassa e presso banche per 1,7 miliardi; incremento dei depositi di società del gruppo per 1,9 miliardi.

(c) Saldo fra: aumento impieghi a carattere transitorio presso società del gruppo per 50,2 miliardi; incremento dei depositi di società del gruppo per 35,1 miliardi; utilizzo di disponibilità in cassa e presso banche per 1,8 miliardi.

bile aumento è da ascrivere quasi esclusivamente all'incremento degli apporti dell'Istituto alle aziende, non avendo le altre voci di fabbisogno, nel complesso, segnato variazioni di rilievo.

I mezzi finanziari posti dall'IRI a disposizione delle aziende sono passati nei due esercizi in esame da 100,3 miliardi a 179,3 miliardi (+ 79%). Se inoltre si tiene conto che nel 1971 non si è avuto alcun apporto alle aziende bancarie e finanziarie, che invece nel 1970 avevano assorbito — per l'aumento di capitale delle tre banche di interesse nazionale — oltre la metà (56,4 miliardi) dei 100,3 miliardi forniti dall'Istituto, risulta che il contributo finanziario dell'IRI alle aziende industriali e di infrastrutture si è quadruplicato da un esercizio all'altro. Il residuo fabbisogno finanziario del 1971 è stato determinato per 50,7 miliardi da rimborsi di prestiti obbligazionari, per 5 miliardi dalla sottoscrizione di azioni GEPI e per 13,3 miliardi da operazioni di tesoreria, rappresentate in sostanza da movimenti transitori di disponibilità nell'ambito del gruppo.

Alla copertura dell'anzidetto fabbisogno (v. tabella n. 46) l'IRI ha provveduto principalmente con l'incasso di 220 miliardi, rappresentanti due rate di aumenti del fondo di dotazione di competenza dell'esercizio 1971 (100 miliardi in base alla legge n. 1252 del 1967 incassati il 13 maggio e 120 miliardi in base alla legge n. 547 del

**Tabella n. 46 - Copertura del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1970 e 1971**  
(in miliardi di lire)

	1970	1971
Aumento fondo di dotazione	79,9	225,0
Collocamento obbligazioni (a)	22,7	—
Aumento altri debiti a media e lunga scadenza	11,0	11,5
Smobilizzi (b)	43,0	4,0
Utilizzo di altre attività	2,3	7,8
	<b>158,9</b>	<b>248,3</b>

(a) Netto ricavo.

(b) Incluse: le partite in liquidazione; i trasferimenti all'interno del gruppo (11,8 miliardi nel 1970; 3,3 miliardi nel 1971).

1971 incassati il 17 novembre); vanno poi aggiunti 5 miliardi, sempre a titolo di aumento del fondo di dotazione, a fronte della sottoscrizione di azioni GEPI (legge n. 184 del 1971). I residui 23,3 miliardi di fabbisogno sono stati coperti con ricorso ad operazioni finanziarie a media scadenza (11,5 miliardi), con smobilizzi (4 miliardi, costituiti principalmente dalla cessione alla *Fincantieri* del pacchetto *Grandi Motori Trieste* per 2,5 miliardi e dal passaggio alla *Italstat* della partecipazione nella *Finanziaria Italiana per il Traforo del Monte Bianco* per 0,4 miliardi) e con utilizzo di altre attività (7,8 miliardi, relativi soprattutto agli ammortamenti di scarti su emissioni obbligazionarie e a crediti e debiti diversi).

Sulla scorta dei dati analizzati, eliminando le duplicazioni relative ai movimenti intergruppo, si rileva che nel 1971 l'Istituto ha in effetti rimborsato al mercato (1) 28,9 miliardi, contro un prelievo netto di 7,1 miliardi nel 1970.

### 3) Copertura del fabbisogno complessivo del gruppo

Deducendo dal prelievo che le aziende hanno effettuato sul mercato nel 1971, pari a 967 miliardi, il sopraindicato rimborso netto dell'Istituto di 28,9 miliardi, si perviene a determinare in 938,1 miliardi l'apporto totale netto del mercato al gruppo (v. tabella n. 47). Esso è di circa un terzo superiore a quello del 1970 (701,5 miliardi); appare da tali dati che, pur essendo aumentato notevolmente fra i due anni l'apporto dello Stato, l'espansione delle attività del gruppo nel 1971 è stata tale da richiedere un ricorso di entità senza precedenti al mercato finanziario.

(1) A tale dato si perviene come segue:

	L. miliardi
Totale fabbisogno di cui alla tabella n. 45	248,3
meno: apporto dello Stato	225,0
	<u>23,3</u>
meno:	
rimborso obbligazioni	50,7
operazioni di tesoreria	13,3
	<u>64,0</u>
	-40,7
duplicazioni:	
più: operazioni di tesoreria intergruppo (v. tabella n. 45 in nota)	15,1
meno: smobilizzi intergruppo (v. tabella n. 46 in nota)	3,3
	<u>11,8</u>
	<u>-28,9</u>

Tabella n. 47 - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende) negli anni 1970 e 1971

	L. miliardi		%	
	1970	1971	1970	1971
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	79,9	225,0 (a)	10,2	19,3
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	10,0	26,5 (b)	1,3	2,3
Obbligazioni e altre operazioni a media e lunga scadenza	257,0	585,5 (c)	32,9	50,3
Smobilizzo partecipazioni IRI	31,2	0,7 (d)	4,0	0,1
Utilizzo di altre attività IRI	2,3	7,8 (e)	0,3	0,7
Operazioni di tesoreria	401,6	317,6 (f)	51,4	27,3
	702,1	938,1	89,9	80,7
<i>meno:</i>				
rilievo e acquisto di azioni	0,6	—	0,1	—
<i>Totale apporto netto mercato</i>	<b>701,5</b>	<b>938,1</b>	<b>89,8</b>	<b>80,7</b>
<i>Totale generale</i>	<b>781,4</b>	<b>1.163,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Vedi tabella n. 46.

(b) Vedi tabella n. 41.

(c) Così costituito:

— mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza delle aziende del gruppo (v. tabella n. 41)	624,7
— aumento altri debiti a media e lunga scadenza dell'IRI (v. tabella n. 46)	11,5

636,2

*meno:* rimborso di debiti obbligazionari dell'IRI (v. tabella n. 45)

50,7

585,5

(d) Così ottenuto:

— smobilizzi partecipazioni IRI (v. tabella n. 46)	4,0
<i>meno:</i> trasferimenti intergruppo (v. tabella n. 46 in nota)	3,3

0,7

(e) Vedi tabella n. 46.

(f) A cui si perviene come di seguito:

— operazioni di tesoreria delle aziende del gruppo (v. tabella n. 41)	315,8
— operazioni di tesoreria IRI (utilizzo di disponibilità in cassa e presso banche - v. tabella n. 45 in nota)	1,8

317,6

