

**TABELLA N. 18**

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali  
per l'anno finanziario 1971**

---

**ANNESSO N. 5**

---

**CONTO CONSUNTIVO**

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

**ESERCIZIO FINANZIARIO 1969**

---



## *Relazione del Consiglio di amministrazione sul bilancio per l'esercizio 1969*

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 1969 e, in esecuzione del dettato dell'art. 16 del decreto legislativo 12 febbraio 1948, n. 51, modificato con l'articolo 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.

\*  
\* \*

Con il decreto del Presidente della Repubblica del 23 dicembre 1969, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 38 del 12 febbraio 1970, è stato confermato nella carica di Presidente dell'Istituto il prof. Giuseppe Petrilli per il triennio decorrente dal 18 ottobre 1969.

Con decreto del Ministro per le partecipazioni statali 13 giugno 1969 sono stati confermati componenti il Comitato di presidenza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 lettera c) dello statuto, il dott. ing. Giuseppe Asquini, il dott. ing. Gian Guido Borghese e l'avv. Vincenzo Storoni.

Durante l'esercizio, con comunicazione dell'11 ottobre 1969 del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, è stato sostituito, nel Consiglio di amministrazione, al prof. Danilo Guerrieri, chiamato ad altro incarico, il dott. Cesare Pilia, con decorrenza dal giorno 24 settembre 1969.

Con lettera del 24 febbraio 1970 del Ministero del tesoro, al dott. Ludovico Nuvoloni, che ha lasciato per raggiunti limiti di età la carica di Direttore generale del Tesoro, è stato sostituito, nel Consiglio di amministrazione, con decorrenza dal 1° febbraio 1970, il dott. Salvatore Viaggio cui, « ad interim », è stata affidata detta carica.

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

\*  
\* \*

La fine degli anni sessanta ha visto l'economia occidentale ancora caratterizzata, nel suo complesso, da una fase di intensa espansione. L'area più dinamica è risultata quella europea e, segnatamente, quella comunitaria.

Gli Stati Uniti d'America sono stati infatti interessati nel 1969 da una progressiva estensione di misure restrittive volte a combattere le tensioni inflazionistiche, il che spiega, da un lato, che la crescita delle esportazioni europee destinate al mercato nordamericano sia caduta dal 23% nel 1968 a meno del 5% nel 1969 e, d'altro lato, che il ricorso al mercato europeo dei capitali, da parte del sistema bancario americano, sia aumentato di 8 miliardi di dollari nel 1969, contro i 3 miliardi del 1968. La Gran Bretagna, dal canto suo, ha conseguito un netto miglioramento della propria bilancia dei pagamenti — sino a portarla in attivo nella seconda metà dell'anno — ma ha rallentato il saggio di incremento del reddito reale dal 3% al 2%. Per la Comunità, l'espansione del 1969 non ha precedenti, in termini di produzione, occupazione e scambi, dalla creazione del Mercato Comune in poi. L'incremento del reddito lordo, pari in media al 7%, è attribuibile principalmente all'intensa dinamica delle componenti interne della domanda e degli scambi intracomunitari. Le esportazioni — pur relativamente stazionarie, come si è detto, verso gli Stati Uniti — sono aumentate in complesso dell'11% verso i paesi terzi e si sono accresciute di circa il 30% nell'ambito della Comunità, favorendo indubbiamente l'accelerazione dello sviluppo dei paesi membri. Tale accelerazione ha riguardato, in particolare, gli investimenti, saliti di circa il 10% (contro il 6,5% del 1968) a fronte di un incremento del 7% nei consumi privati (4,4% nel 1968). Di riflesso la produzione industriale della Comunità — pressoché stazionaria nel 1967 e salita dell'8,8% nel 1968 — ha compiuto un nuovo balzo in avanti dell'11,7%.

A differenza del 1968, l'anno trascorso è stato tuttavia caratterizzato da crescenti tensioni sia per il progressivo assorbimento dei margini inutilizzati di capacità produttiva, sia per l'aumento dei costi unitari della manodopera, dei tassi di interesse e dei prezzi delle principali materie prime di importazione. L'espansione in atto, pertanto, si è accompagnata a una generale ascesa dei prezzi interni e all'esportazione; il fenomeno ha investito, di fatto, la totalità dei paesi industrializzati dell'area occidentale (negli Stati Uniti, nonostante la decelerazione economica, l'indice dei prezzi al consumo è salito di oltre il 5%), annullando in gran parte l'effetto calmieratore normalmente legato allo sviluppo degli scambi. Di qui l'affermarsi anche all'interno dei paesi della Comunità di misure fiscali e creditizie miranti a frenare le spinte inflazionistiche nel corso del 1970.

È in tale quadro complessivo che si può valutare l'evoluzione della congiuntura in Italia, uno dei pochi paesi dell'Europa occidentale (assieme al Regno Unito e ai Paesi Bassi) che abbia segnato un certo rallentamento del saggio di espansione nel confronto tra il 1968 e il 1969.

Tale rallentamento (l'incremento del reddito nazionale è sceso, in termini reali, dal 6% al 5%) è imputabile a fatti contingenti e straordinari quali sono state le agitazioni sindacali dell'ultimo quadrimestre del 1969: ancora a settembre, infatti, l'incremento del reddito nazionale veniva stimato, su base annua, a quasi il 7%. È da rilevare che le ore perdute nel 1969 per scioperi connessi a vertenze di lavoro

hanno raggiunto i 295 milioni, contro un precedente massimo di 182 milioni nel 1962. Per la sola industria le ore perdute nell'ultimo quadrimestre — 174 milioni senza tener conto degli scioperi motivati da problemi estranei al rapporto di lavoro (casa, pensioni, ecc.), non considerati dalle statistiche ufficiali — risultano pari a circa tre volte il precedente massimo dell'ultimo quadrimestre del 1962.

La prolungata interruzione di attività dell'ultima parte dell'anno, se sminuisce il significato delle cifre del consuntivo annuale, specie per quanto attiene ai dati della produzione, non ha comunque alterato l'evoluzione congiunturale di fondo del 1969. Sotto il primo profilo si può ricordare che le agitazioni sindacali hanno in particolare investito i settori — quali il metalmeccanico e il chimico — che nei precedenti mesi erano stati al centro del processo espansivo; tali settori hanno registrato nell'ultimo quadrimestre dell'anno cadute di attività, rispetto al quadrimestre immediatamente precedente, dal 20% nella siderurgia e nella meccanica (autovetture 26%) al 16% nella chimica. Di conseguenza la crescita dell'indice della produzione manifatturiera ha finito con il consolidarsi su livelli assai contenuti (3,1% contro il 6,2% del 1968), interessando prevalentemente le produzioni di beni di consumo (alimentari, tessili, legno, mobilio, pelli e cuoio) e di beni intermedi (derivati del petrolio e del carbone) su cui gli scioperi hanno inciso solo indirettamente. È da rilevare che gli indici di produzione all'interno del settore meccanico non mancano di differenziarsi, con una flessione delle autovetture ma una certa ripresa della attività cantieristica; una persistente debolezza delle macchine elettriche di ogni potenza ma una discreta dinamica degli elettrodomestici; un buon progresso delle macchine utensili a fronte di una flessione delle macchine per vari tipi di industrie, ecc.

Tali andamenti si inseriscono, peraltro, nel quadro più generale di una vigorosa dinamica della domanda interna. Rispetto all'anno precedente il 1969 ha registrato, infatti, uno sviluppo leggermente superiore dei consumi privati (5,7% contro 4,7%) e una assai più marcata espansione degli investimenti (7,9% contro 3,3%) e delle importazioni (20,8% contro il 6,8%).

Sull'andamento dei consumi privati hanno positivamente influito i miglioramenti introdotti con il nuovo regime pensionistico e l'aumento dell'occupazione dipendente (+ 1,1%), in particolare nell'industria (+ 3,2%); quest'ultimo fattore ha tra l'altro consentito, in un anno caratterizzato da rilevanti perdite di ore lavorative, un incremento dei redditi da lavoro dipendente dello stesso ordine di quello del reddito nazionale.

L'incremento degli investimenti non ha interessato, a differenza che nel 1968, il settore agricolo (— 4% contro + 7%), concentrandosi, invece, nell'industria (+ 8,9%), nel commercio, credito, assicurazione e servizi (+ 8%) e, soprattutto, nelle abitazioni (+ 17,4%), mentre gli investimenti in costruzioni e opere della pubblica amministrazione hanno segnato, più ancora che nel 1968, una flessione (— 7,5%). Va sottolineato che l'eccezionale sviluppo dell'edilizia residenziale è indubbiamente legato alla franchigia per licenze edilizie concessa dalla legge sino al 1° settembre 1969.

Il forte sviluppo delle importazioni riflette evidentemente la stasi produttiva conseguente all'ondata di conflitti sindacali nella seconda metà dell'anno; è stato d'altra parte significativo il contemporaneo aumento delle esportazioni, non inferiore a quello già notevole dell'anno precedente (intorno al 15%): in tal modo è risultato considerevolmente accentuato l'inserimento dell'economia italiana in quella inter-

nazionale, essendo salito dal 40% al 45%, in termini reali, il rapporto fra il valore dell'interscambio con l'estero e il reddito nazionale lordo. Confermando la tendenza in atto da vari anni, tale processo d'integrazione è stato particolarmente intenso nei riguardi dell'area CEE che, nel 1969, ha fornito il 39% delle nostre importazioni e assorbito il 43% delle nostre esportazioni (contro il 36% e il 40% del 1968).

Nell'insieme il peggioramento della nostra bilancia merci si è tradotto in un deficit di 447 miliardi di lire, non molto superiore a quello medio del triennio precedente; d'altra parte l'ulteriore miglioramento della bilancia servizi ha consentito di mantenere l'attivo complessivo delle partite correnti su un livello non molto inferiore a quello del 1968 (1.464 miliardi contro 1.633). Senonché il rilevante deflusso all'estero di capitali privati, riflettente a un tempo un clima di incertezza all'interno e il persistere sul mercato internazionale di più favorevoli condizioni di impiego dei fondi investibili, ha fatto registrare alla bilancia valutaria complessiva un saldo passivo di 870 miliardi di lire (a fronte di un attivo di oltre 390 miliardi nel 1968).

Per quanto riguarda i prezzi, il loro incremento è stato influenzato dal primo ricordato contesto internazionale, anch'esso volto al rialzo, con particolare riguardo alle materie prime di importazione, le cui quotazioni hanno segnato nel 1969 un aumento medio del 7,8% (contro l'1,3% nel 1968), con punte del 14% per i metalli ferrosi e del 25% per i non ferrosi.

All'interno, l'ascesa dei prezzi all'ingrosso è stata più marcata di quella dei prezzi al consumo ed è andata accentuandosi nella seconda metà dell'anno (+ 7,3% nel dicembre 1969 rispetto al dicembre 1968); in particolare tale accentuazione ha investito i prezzi dei prodotti delle industrie metallurgiche e meccaniche (+ 10,2% in media fra l'inizio e la fine del 1969), industrie che, d'altra parte, subiranno nell'anno in corso il forte impatto dei miglioramenti retributivi e normativi concessi alla fine del 1969.

In un contesto internazionale che nel 1970 vedrà piuttosto attenuarsi il vigoroso saggio di espansione del 1969 (le previsioni per l'insieme dei paesi della Comunità indicano un 5,5% contro il 7,5% del 1969), il problema per l'economia italiana appare quello di superare al più presto le remore, aziendali ed extraaziendali, che si oppongono alla normalizzazione dell'attività produttiva e alla espansione degli investimenti in nuove capacità produttive (impianti) e innovative (ricerca). Solo a tale condizione sarà possibile conciliare l'intenso sviluppo della produttività (imposto, in una situazione sempre fortemente concorrenziale, dagli aumenti in corso del costo del lavoro) con un consistente incremento dell'occupazione, realizzando l'obiettivo di un saggio di aumento del reddito di oltre il 7%, che viene ritenuto virtualmente conseguibile nel 1970.

\*

\* \*

Nel quadro dell'annuale scorrimento delle programmazioni aziendali, sono stati esaminati e approvati in sede IRI, agli inizi dell'anno in corso, i nuovi programmi pluriennali di investimento aziendali e di settore. L'IRI ha provveduto a trasmettere il nuovo programma di gruppo al Ministero delle partecipazioni statali il 30 aprile scorso.

È da rilevare che la programmazione del gruppo si è collocata quest'anno nella fase di elaborazione del secondo Piano economico nazionale 1971-75. L'IRI, che

dal Piano acquisisce le grandi linee direttrici per lo sviluppo economico del Paese e quindi per il sistema delle partecipazioni statali, si è dato al tempo stesso carico di contribuire alla elaborazione del Piano, non solo con la definizione di importanti progetti di investimento, ma con la formulazione delle strategie di sviluppo settoriale in cui tali progetti si inseriscono. In tal modo la partecipazione del gruppo alla programmazione nazionale si risolve anche in un attivo contributo alla definizione degli obiettivi in tema di politica industriale.

Tale impostazione ha richiesto un riesame approfondito dei problemi strutturali e delle prospettive di lungo periodo dei principali settori o rami in cui operano le aziende del gruppo. La definizione di strategie settoriali di intervento si è riflessa, d'altra parte, sulla stessa dimensione temporale dei programmi: per alcuni settori del gruppo, la proiezione degli sviluppi e le connesse valutazioni di investimento sono state invero estese quest'anno a tutto, o quasi, l'arco del prossimo decennio. Tali programmi a lungo termine hanno talora già ottenuto l'approvazione del Governo (come nel caso dell'elettronica) o sono attualmente all'esame dello stesso, come nel caso della siderurgia. Al riguardo giova ricordare che per le iniziative settoriali di maggior impegno, destinate ad incidere sullo sviluppo a lunga scadenza del gruppo e della stessa economia del Paese, la verifica di coerenza con gli obiettivi del Piano economico nazionale prescinde dal calendario prefissato per i periodici esami (annuali) dei programmi di investimento del gruppo; lo impongono le esigenze di tempestività dell'azione imprenditoriale dell'IRI, non meno che la necessaria continuità delle valutazioni di ordine politico.

Per quanto riguarda l'entità degli investimenti, il livello raggiunto col nuovo programma rappresenta un nuovo massimo nella storia del gruppo. Con i progetti già definiti si raggiungono infatti i 4.300 miliardi, importo che si raffronta con i 2.900 miliardi del precedente programma. Includendo poi nel computo anche i progetti in corso di definizione, l'importo globale sale a poco meno di 7.000 miliardi, con una prospettiva che, come detto, per alcuni settori abbraccia anche la seconda metà degli anni settanta.

Con riferimento al solo quinquennio 1971-75, gli investimenti del gruppo possono valutarsi oggi — in base alle iniziative decise e a quelle in corso di definizione — in non meno di 5.000 miliardi. Ovviamente, si avranno successive integrazioni di tale importo, ma si deve sottolineare che esso risulta fin d'ora pressoché doppio di quello relativo agli investimenti dei due quinquenni precedenti, come risulta dal seguente prospetto:

<u>Quinquenni</u>	<u>L.miliardi</u>
1961-65 .....	2.473
1966-70 (a) .....	3.122
1971-75 (b) .....	5.000

(a) 1970 preventivo.

(b) Inclusi i progetti in corso di definizione.

In tale quadro gli investimenti del gruppo segneranno una rilevante espansione già nel 1970 (per cui si dispone di un vero e proprio preventivo), toccando gli 850 miliardi, rispetto ai 655 miliardi del 1969. Quanto al 1971, i programmi sinora defi-

niti assommano a 944 miliardi; per tale anno potrebbero verificarsi ulteriori aumenti, anche di una certa consistenza, con l'avvio dei programmi oggi in corso di definizione, il che fa prevedere, come risulta dal prospetto suesposto, una cadenza di investimenti nel medio periodo dell'ordine di 1.000 miliardi annui.

Allo sviluppo degli investimenti corrisponde, d'altra parte, una ancora più rilevante accentuazione della loro componente meridionale. Gli investimenti previsti nel Mezzogiorno passano infatti da 1.400 miliardi nel programma presentato lo scorso anno a 3.470 miliardi in quello attuale; trattasi di un importo più che doppio di quello complessivamente raggiunto nel decennio 1960-69 (1.600 miliardi) e pari al 58% degli investimenti totali in programma nei settori corrispondenti del gruppo. Tale dinamica degli investimenti è legata alla definizione di importanti nuove iniziative in campo manifatturiero, che non solo riguardano quasi per intero (92%) il Sud, ma sono tali da fare del Mezzogiorno, nel corso degli anni settanta, il punto di riferimento di strategie di rilevanza nazionale in alcuni settori della meccanica, nella siderurgia e nell'elettronica.

Sotto un altro profilo acquistano particolare significato nel nuovo programma i temi della razionalizzazione e concentrazione industriale, oggi all'ordine del giorno sul piano europeo oltre che nazionale; ciò in una situazione in cui si fanno sempre più evidenti non soltanto l'insufficienza delle dimensioni delle imprese in molti rami dell'industria comunitaria e in particolare italiana, ma anche la necessità di sollecitare con strumenti imprenditoriali operanti nella sfera pubblica un processo di consolidamento e di crescita che i meccanismi di mercato non sono in grado spontaneamente di determinare con la rapidità e secondo gli indirizzi auspicati. In questo senso il nuovo programma manifesta i vantaggi legati alla struttura polisettoriale dell'IRI che offre continue possibilità di utilizzare i legami di interdipendenza tecnica e operativa tra imprese del gruppo, anche per la soluzione dei problemi strutturali che caratterizzano alcuni settori di vitale interesse per il processo di sviluppo.

Sono importanti, al riguardo, i programmi elettronico, aerospaziale e del macchinario pesante, impostati secondo un disegno strategico che tiene presenti gli sviluppi di altri settori in vario modo complementari (come le telecomunicazioni, i trasporti aerei, la siderurgia e l'automobile) e postula nel contempo la ricerca di dimensioni valide in termini di economia di scala non soltanto all'interno del gruppo, ma anche all'esterno, promuovendo opportuni accordi di collaborazione sul piano nazionale e internazionale.

Gli effetti del nuovo programma in termini di occupazione diretta presso le aziende del gruppo prospettano incrementi nettamente più elevati che col precedente programma. In base alle previsioni disponibili, l'aumento netto di personale nel quadriennio 1970-73 può valutarsi in 70 mila unità, di cui 52 mila relative al comparto manifatturiero. Nel Mezzogiorno sarebbero localizzati 36 mila nuovi addetti in totale e 31 mila manifatturieri.

Prendendo in considerazione anche le iniziative oltre il 1973, può prevedersi un ulteriore incremento di occupazione di circa 40 mila unità nello stesso comparto manifatturiero (siderurgia, automotoristica, elettronica), di cui oltre 30 mila nel Mezzogiorno.

Le previsioni suddette hanno naturalmente un valore indicativo e danno comunque un'immagine parziale dell'incidenza del programma del gruppo sul piano dell'occupazione. Tale incidenza è non solo quantitativa, in relazione alla crescita di attività esterne ausiliarie o complementari; essa è anche qualitativa, essendo indubbio



che la realizzazione di unità di produzione manifatturiere di grande serie e comunque con strutture organizzative avanzate, contribuirà grandemente, in particolare nel Mezzogiorno, al processo di trasformazione delle forze di lavoro a tutti i livelli, oltre che dell'ambiente industriale.

I crescenti fabbisogni di personale, accompagnandosi alla intensa evoluzione in atto nelle strutture e nelle tecniche dell'amministrazione aziendale hanno posto in primo piano, nella programmazione del gruppo, i problemi della formazione.

Assumono in tale quadro particolare rilievo, oltre alle previste attività di aggiornamento destinate ad operai adulti e allo sviluppo dei corsi per tecnici di livello intermedio, i corsi di formazione dei quadri direttivi. L'IFAP svilupperà sia quelli di formazione integrativa per giovani laureati (che il gruppo assorbe attualmente in numero di circa 600 all'anno, con tendenza a crescere a un ritmo del 10% annuo), sia quelli di formazione specializzata o complementare per quadri direttivi, sia le varie iniziative destinate all'aggiornamento dei dirigenti di grado più elevato. I programmi di attività dell'IFAP si adegueranno prontamente, da una parte, alle richieste delle aziende e, d'altra parte, alle più proficue esperienze derivabili da altri istituti di formazione e dalle industrie dei paesi tecnicamente più progrediti. Per molte delle sue attività l'IFAP si gioverà grandemente anche della collaborazione dell'*Italsiel* che, nel campo dei problemi connessi all'utilizzo del calcolatore elettronico, si va rapidamente dotando del personale specializzato e dei mezzi tecnici occorrenti per lo svolgimento del proprio lavoro, di cui è parte integrante un'attività di formazione professionale molto intensa.

Altro aspetto dei nuovi programmi che deve essere sottolineato è quello dell'impegno crescente nel campo della ricerca. È previsto infatti che entro il 1973 il personale tecnico impiegato nei laboratori del gruppo salga a 6 mila addetti, con un aumento rispetto al 1969 di 1.600 unità, pari a oltre il 30%; nello stesso periodo, le spese correnti dovrebbero segnare un incremento del 40%, superando nel 1973 i 50 miliardi di lire annui. Gli investimenti in laboratori e attrezzature definiti col nuovo programma si valutano, a loro volta, in oltre 50 miliardi di lire.

L'esame dei programmi di investimento aziendali, effettuato in sede IRI, ha consentito anche di valutare i fabbisogni finanziari dei vari settori e, in conseguenza, di precisare i termini del problema finanziario globale che l'Istituto è chiamato a risolvere; su queste basi si sono potute quindi definire anche le misure che, sul piano finanziario, l'IRI propone al Governo di adottare.

In proposito si ricorda che già nella relazione dello scorso anno si erano espresse le ragioni che facevano ritenere sin da allora necessario, per un equilibrato finanziamento degli sviluppi previsti, un aumento del fondo di dotazione dell'Istituto.

Tale necessità appare tanto più impellente con il nuovo programma che comporta, come si è visto, un ulteriore cospicuo aumento degli investimenti.

Sono d'altra parte da tener presenti i limiti che prevedibilmente impediranno all'autofinanziamento di crescere in proporzione all'aumento previsto degli investimenti, anche per le caratteristiche di una non trascurabile parte degli stessi (lunghi periodi di realizzazione, localizzazione nel Mezzogiorno, concomitanti ristrutturazioni aziendali, ecc.).

Mentre l'evoluzione prevedibile dell'autofinanziamento concorrerà ad accrescere l'entità del fabbisogno finanziario netto connesso all'esecuzione del programma, permangono le circostanze, richiamate lo scorso anno, che richiedono di essere

fronteggiate con adeguate aliquote di capitale proprio: importanza dei rischi connessi agli investimenti in alcuni settori e allo sviluppo previsto delle spese di ricerca; oneri conseguenti alla presenza nel gruppo di aziende non risanabili; spese per la formazione del personale.

È in tale quadro che l'Istituto ha rinnovato la propria richiesta di un adeguamento del fondo di dotazione agli accresciuti impegni che si prospettano per i prossimi anni. La misura proposta per tale aumento è stata commisurata all'obiettivo di portare il rapporto tra mezzi propri dell'Istituto e immobilizzazioni tecniche lorde del gruppo a un livello del 15%. È superfluo dire che si tratta di un rapporto contenuto in limiti modesti, se confrontato all'entità dei rischi da affrontare e all'ingente volume di capitali che il gruppo continuerà a reperire direttamente sul mercato finanziario interno e internazionale.

Mentre l'Istituto non può rinunciare all'obiettivo di conseguire progressivamente il suindicato rapporto del 15%, si è tenuto conto che, nell'attuale congiuntura finanziaria, potrebbe imporsi una gradualità maggiore di quanto auspicabile. Per intanto, quindi, si è suggerito che l'aumento da proporre per il fondo di dotazione sia di 600, anziché 800 miliardi, e sia versato in quote distribuite nel quadriennio 1971-74: in tal modo, il rapporto mezzi propri/immobilizzazioni lorde non supererebbe, nel 1974, il 13%.

Si rileva che il suindicato apporto dello Stato implica pur sempre — secondo quella che rimane una peculiarità della « formula IRI » — un ricorso al mercato finanziario di proporzioni ben più rilevanti, pari in effetti a 7 volte il capitale conferito dallo Stato, ove si faccia riferimento alla situazione che risulterebbe ad aumento avvenuto (fine 1974) del fondo di dotazione.

Come di consueto si forniscono qui di seguito brevi sintesi dei singoli programmi di settore e per il Mezzogiorno.

**SIDERURGIA** — L'evoluzione del mercato siderurgico mondiale indica il 1969 come un punto di svolta di un nuovo ciclo di espansione. Il progressivo riassorbimento dei precedenti margini di capacità produttiva inutilizzata e la notevole dinamica dei prezzi si accompagnano all'annuncio di nuovi progetti di investimento sia nei grandi paesi produttori, sia nei paesi in fase di industrializzazione.

Tale evoluzione, seguita attentamente dal gruppo, ha indotto ad effettuare un riesame approfondito delle prospettive di lungo periodo del settore e, di conseguenza, degli sviluppi di capacità produttiva necessari per assicurare una ordinata evoluzione del mercato siderurgico nazionale negli anni settanta. Pertanto, tenuto conto anche del parere espresso da un apposito Comitato tecnico-consultivo che, ai sensi dell'art. 13 dello statuto e secondo una prassi già adottata nel passato per il settore siderurgico, l'Istituto ha costituito nel giugno del 1969, è stato formulato un programma di espansione della siderurgia IRI nella prospettiva del prossimo decennio e con particolare riguardo agli sviluppi concernenti il Mezzogiorno. Il nuovo programma è stato trasmesso al Governo il 1° aprile u.s.

Sulla base degli studi condotti si è pervenuti anzitutto a una previsione di consumo nazionale di acciaio di 25,5 milioni di t nel 1975 e di 30,5 milioni di t nel 1980, con l'avvertenza che tali livelli potrebbero essere anticipati anche di un biennio ove si confermasse la recente tendenza ad una espansione accelerata. Va sottolineato, a

questo riguardo, che il livello del consumo globale indicato per la fine degli anni settanta corrisponde a un consumo pro-capite di 525-535 kg, superiore a quello registrato nel 1969 dalla CEE (480 kg) ma ancora sensibilmente inferiore a quello non solo degli Stati Uniti (660 kg) ma anche della Germania (650 kg) e del Giappone (circa 600 kg). Va aggiunto che, nell'ambito di tale previsione globale, il consumo di laminati piatti in acciaio comune dovrebbe aumentare a un saggio quasi doppio di quello degli altri laminati, elevando l'incidenza dei « piatti » sul consumo totale di acciaio dall'attuale 51 % al 58 % per la fine degli anni settanta, con una evoluzione analoga a quella rilevabile presso i maggiori paesi industriali.

A fronte di tali previsioni il nuovo programma del gruppo configura un aumento di capacità produttiva totale dagli attuali 10-11 milioni di t a oltre 24 milioni di t. Tale livello, a seconda dell'andamento del mercato, sarebbe raggiungibile tra la fine del prossimo decennio e l'inizio degli anni ottanta.

L'espansione in programma sarà concentrata nel comparto dei prodotti piatti in acciaio comune, i cui impianti richiedono di gran lunga il maggiore impegno tecnico e finanziario, e per i quali il gruppo prevede:

- l'immediato avvio dell'ampliamento del centro *Italsider* di Taranto fino a 10,3 milioni di t, limitando per intanto la laminazione a freddo al milione di t consentito dal treno attualmente in fase di installazione. Connesso con tale sviluppo di Taranto è l'ampliamento a Cornigliano dei reparti di laminazione e finitura ed eventualmente dell'acciaieria. Va precisato che l'espansione del centro pugliese è conseguibile ampliando l'attuale modulo (di cui è in corso di realizzazione la fase da 3 a 4,5 milioni di t) sino a 5,8 milioni di t, ampliamento da considerare come il completamento dello stesso; contemporaneamente sarà avviata la costruzione di un secondo impianto da 4,5 milioni di t. L'entrata in marcia delle successive fasi avrà luogo progressivamente a partire dal 1973;
- la costruzione, da avviare nel 1971, in altra zona del Mezzogiorno, di un nuovo impianto di laminazione a freddo da un milione di t/anno, inizialmente alimentato coi semiprodotto di Taranto, ma destinato ad essere integrato, in tempi successivi, in un nuovo centro a ciclo integrale da 4,5 milioni di t.

Il completamento di tale centro, in base alla previsione oggi effettuabile e da sottoporre ad ulteriore verifica, dovrebbe avere luogo entro il 1978; la sua esatta ubicazione dovrà essere decisa nel corso del 1970, tenendo conto di tutti i fattori tecnici ed economici rilevanti.

Nel comparto dei laminati lunghi in acciaio comune, tenuto sempre conto degli indirizzi formulati dal citato Comitato tecnico-consultivo, è stata individuata l'opportunità di concentrare a Piombino gli sviluppi di maggior rilievo, anche in relazione alla possibilità che si offre di un conveniente coordinamento coi programmi della *Fiat*, i cui notevoli fabbisogni futuri di laminati non potranno essere coperti con un ampliamento degli impianti esistenti. Un accordo *Italsider-Fiat* si presenta quindi come il mezzo per assicurare prospettive di stabile sviluppo allo stabilimento toscano, destinato a raggiungere entro il 1972 una capacità di 1,8 milioni di t; al tempo stesso l'accordo, oltre a consolidare la posizione dell'*Italsider* di principale fornitore dei crescenti quantitativi di laminati piatti che l'industria automobilistica richiederà nei prossimi anni, è la premessa per il trasferimento a Piombino di alcune

seconde lavorazioni siderurgiche che la *Fiat* oggi svolge a Torino, dove ne sarebbe difficile l'espansione.

Sempre nel comparto dei prodotti lunghi è prevista l'installazione a Bagnoli, prevedibilmente dopo il 1975, di un nuovo treno da 500 mila t per profilati pesanti, prodotti per i quali il gruppo contribuisce a circa il 50% dell'offerta.

Nel comparto degli acciai speciali il programma del gruppo prevede, per i prodotti piatti, magnetici e inossidabili, il completamento degli ampliamenti in corso presso il complesso *Terni-Terninoss*; per i laminati lunghi l'*Italsider* dovrebbe installare, dopo il 1975, a Bagnoli un nuovo treno da 500 mila t per la produzione di vergella speciale e tondo in rotoli (anche in acciaio comune), mentre la *Breda Siderurgica* costruirà, entro il 1972, un nuovo impianto per lavorazioni a freddo speciali da localizzare in Campania.

Nel settore cementiero, infine, la sostenuta espansione della domanda e la tendenza verso prodotti di più elevata qualità, hanno indotto la *Cementir* ad aggiungere agli sviluppi impiantistici progettati per Taranto e Spoleto, entrambi già in corso di realizzazione, e per Maddaloni con il precedente programma, l'ampliamento del cementificio di Livorno da 400 a 700 milioni di t. Un'ordinata realizzazione del programma siderurgico del gruppo e, in specie, della importante quota di esso localizzata nel Mezzogiorno, è strettamente condizionata ad essenziali adempimenti da parte delle pubbliche autorità. Essi riguardano sia la sollecita esecuzione del complesso di infrastrutture comportate dai progetti di maggiori dimensioni, sia la tempestiva concessione delle agevolazioni a favore degli investimenti nel Mezzogiorno, in misura atta a compensare gli oneri di localizzazione.

**MECCANICA** — Il nuovo programma del settore meccanico si incentra sui problemi e le prospettive dei rami di produzione in cui la presenza del gruppo risponde a obiettivi di razionalizzazione e di sviluppo a lungo termine, in armonia con le direttive di politica industriale di cui l'IRI è strumento. Trattasi dei quattro rami automotoristico, termoelettronucleare, del macchinario industriale e aerospaziale (il ramo elettronico, da quest'anno, viene trattato in un apposito paragrafo).

Nel ramo automotoristico l'impegno del gruppo è volto al tempestivo completamento dei nuovi grandi stabilimenti di Milano-Arese e di Napoli-Pomigliano, nel quadro dell'espansione a suo tempo decisa degli impianti di produzione e dell'organizzazione commerciale dell'*Alfa Romeo*. Nel 1973 il centro di Arese sarà in grado di produrre oltre 200 mila vetture, con quasi tutti i reparti predisposti per il livello di regime di 230 mila unità che sarà raggiunto nel biennio successivo. Per lo stabilimento *Alfasud* il programma conferma i tempi inizialmente previsti per l'ultimazione dei lavori di costruzione entro il 1971, per l'avvio della produzione nel 1972 e per il conseguimento della produzione a regime (250 mila vetture) tra il 1974 e il 1975. Quanto ai programmi relativi ad attività ausiliarie e complementari dell'industria automobilistica, si rimanda al successivo paragrafo dedicato agli investimenti del gruppo nel Mezzogiorno.

Nel comparto termoelettronucleare, l'evoluzione in atto in tutti i maggiori paesi europei mostra che la possibilità di risultati positivi richiede pregiudizialmente il conseguimento di più ampie dimensioni, con la ricerca anche di accordi di razionalizzazione che travalicano necessariamente l'ambito del gruppo per investire quanto meno le maggiori imprese nazionali del ramo; ciò d'altra parte costituisce il presupposto di eventuali collaborazioni internazionali che potranno apparire opportune

in tempi successivi. In tale quadro particolare rilievo assume il programma di investimenti dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, che intende caratterizzarsi sempre più come azienda costruttrice di grandi centrali termiche di tecnica sia tradizionale che nucleare. Nel contempo sarà accresciuta, in termini di personale, la capacità della *Progettazioni Meccaniche Nucleari* che, tramite la partecipazione al progetto CIRENE (e suoi prevedibili sviluppi) e al progetto PEC, già svolge attività sui tipi di reattori attualmente allo stadio di sviluppo di prototipi. Per quanto riguarda i reattori di nuova concezione va ricordata la convenzione stipulata nel maggio 1969 tra le società *Italimpianti*, *Progettazioni Meccaniche Nucleari* e *Ansaldo Meccanico Nucleare* per un'ordinata ripartizione dei compiti rispettivamente di contraente e progettista generale, di progettista delle parti nucleari e di costruttore dell'impianto. Si rileva che una valida affermazione in questo campo comporta:

- l'attuazione dell'indirizzo formulato dal CIPE che prevede la concentrazione nell'ambito del gruppo delle attività di progettazione di reattori di nuovo tipo svolte da aziende a partecipazione statale;
- un congruo sostegno finanziario pubblico all'industria per consolidarne le capacità di progettazione, assicurando la possibilità di un sistematico utilizzo, nell'interesse delle realizzazioni industriali, dei centri di ricerca applicata, quali il CNEN e il CISE.

I programmi attuali delle aziende elettromeccaniche non possono tener conto che in parte delle esigenze derivanti dall'opera di ristrutturazione in corso. Pur con tali riserve, gli obiettivi perseguiti sono molto impegnativi: nel quadriennio 1970-73 la produzione dell'ASGEN dovrebbe aumentare di oltre il 50%, mentre quella complessiva dell'OCREN, delle *Costruzioni Elettromeccaniche* e dell'ALCE dovrebbe segnare un incremento aggirantesi sul 90%.

Nel ramo aerospaziale la decisione di concentrare nell'*Aeritalia* le attività aerospaziali della *Finmeccanica* e della *Fiat* si accompagna alla definizione in corso di accordi internazionali su cui fondare uno sviluppo di capacità di progettazione di prototipi e di produzione in serie, sufficientemente autonome sul piano tecnico, pur se necessariamente condizionate al sostegno finanziario che lo Stato concede, anche nei maggiori paesi industriali, al settore aeronautico. Ove siano soddisfatte tali premesse, la futura espansione dell'*Aeritalia* potrà comportare la realizzazione di un nuovo stabilimento da localizzare nel Mezzogiorno, per il montaggio finale degli aerei di maggiore impegno; gli stabilimenti esistenti provvederanno alla produzione di parti componenti (cellule, meccanismi, attrezzature di bordo, ecc.) e allo sviluppo delle altre attività, essenzialmente in campo spaziale.

Nel ramo del macchinario industriale, anch'esso caratterizzato sul piano nazionale da un'insufficiente dimensione delle imprese e quindi da una mancanza di competitività, l'IRI persegue una politica di consolidamento delle strutture aperta alle indispensabili collaborazioni anche con aziende esterne al gruppo. Ciò vale in particolare per le aziende produttrici di macchinario per la siderurgia, per le quali un assetto più efficiente riveste particolare interesse in vista dell'ingente sviluppo previsto per l'industria siderurgica nazionale nel prossimo decennio. Nel comparto delle macchine utensili il programma del gruppo tiene conto dell'esigenza di rafforzare le capacità di ricerca e di progettazione originale in stretto collegamento con i

settori fornitori e utilizzatori; favorevoli sviluppi sono previsti per la SAIMP, nel quadro degli accordi con la *Olivetti*, e per la FMI-*Mecfond* per le presse automobilistiche.

Da rilevare infine che la società *Grandi Motori* di Trieste, a partecipazione paritetica con la *Fiat*, prevede di completare entro il 1971 il proprio stabilimento, destinato principalmente alla produzione di motori diesel per propulsione navale.

**ELETTRONICA** — L'industria elettronica, che a livello mondiale registra da anni un intenso saggio di sviluppo, ha raggiunto in Italia, pur con i ragguardevoli progressi dell'ultimo decennio, uno stadio che per più aspetti può considerarsi critico. Mentre infatti le prospettive del settore sono legate al successo nel campo delle applicazioni civili, essendo limitata nel nostro paese la domanda militare e spaziale, la struttura dell'industria nazionale non appare ancora consolidata in misura sufficiente per far fronte in condizioni di competitività alla fase di intensa espansione prevista per i prossimi anni.

Tenuto conto della presenza del gruppo in vari settori dell'elettronica e delle prospettive tecnologiche e di mercato e considerato altresì il ruolo attribuito all'elettronica dal Piano economico nazionale, è stato definito un programma di espansione a lungo termine per questo settore, programma che è stato approvato dal Governo agli inizi del 1970. Esso si impernia sull'azione traente che il settore delle telecomunicazioni è in grado di esercitare sul piano innovativo come su quello industriale, tenuto conto delle dimensioni e del potenziale di espansione a lungo termine di tale settore, oltre che delle complessità dei sistemi elettronici richiesti, specie con l'adozione della commutazione elettronica in telefonia e con lo sviluppo di nuovi servizi, tra cui la trasmissione dati. Una valida affermazione del gruppo in questi campi può poggiare sulla notevole integrazione raggiunta nel suo ambito tra attività di ricerca, produzione manifatturiera, costruzione di impianti e attività di esercizio in tutti i possibili campi di trasmissione dell'informazione; tale coordinato complesso di forze costituisce, inoltre, una solida base per sostenere ed accelerare i progressi che saranno perseguiti anche in altri rami dell'elettronica come i componenti, le apparecchiature per strumentazione e automazione e i calcolatori.

Le caratteristiche tecniche ed economiche del settore nell'attuale fase del suo sviluppo hanno reso opportuno spingere la prospettiva del programma al 1980; ciò tenendo presente da un lato la domanda delle aziende di telecomunicazioni di pubblico servizio (i cui investimenti possono attendibilmente essere previsti a medio-lungo termine) e, d'altro lato, le direttrici di sviluppo che l'IRI si propone di perseguire negli altri comparti dell'elettronica con l'espansione delle attività esistenti e con nuove iniziative, che si andranno concretando nel tempo sulla base dei risultati dell'attività di ricerca, delle possibilità di collaborazione con altri gruppi operanti nel settore e dello sviluppo della spesa pubblica militare e civile. Il programma a lungo termine delineato su queste basi (con previsioni che per alcuni rami necessariamente hanno ancora carattere di massima) punta su un'espansione della produzione elettronica del gruppo a un saggio medio annuo del 17%, in modo da superare nel 1980 i 300 miliardi di produzione a ricavi, di cui pressoché un terzo destinato all'esportazione. Ciò comporterà un aumento dell'occupazione, localizzato in misura prevalente nelle regioni meridionali, di circa 35 mila unità.

Una fondamentale condizione per il raggiungimento di tali impegnativi traguardi è l'intensificazione dell'attività di ricerca. Essa è già oggi consistente, ma si è ritenuto indispensabile programmarne il potenziamento, sia ampliando gli esistenti centri autonomi e laboratori aziendali, sia creandone di nuovi.

Va del pari richiamata l'importanza, al fine di costituire adeguati mercati di sbocco per una gamma di applicazioni elettroniche, dei programmi di ammodernamento della pubblica amministrazione e di molteplici servizi pubblici (trasporti, ospedali, poste, istruzione ecc.).

**CANTIERI NAVALI** — La domanda mondiale di nuove navi, in continuo aumento dal 1963, ha toccato nel 1969 un nuovo vertice di oltre 30 milioni di tsl. Sostengono la domanda la forte espansione del commercio marittimo internazionale e un'intensa evoluzione tecnica del naviglio, per cui si va consolidando la prospettiva, per un certo periodo, di regolare attività per i costruttori tecnicamente aggiornati ed in grado di offrire navi efficienti a condizioni competitive di prezzo e data di consegna. Pur tuttavia l'andamento della domanda di navi nel 1969 non offre ancora elementi sufficienti per individuare una attendibile linea di tendenza del mercato a lungo termine: da una parte gli eccezionali aumenti della flotta mondiale negli ultimi anni non mancherebbero di influire negativamente sul mercato dei noli nel caso si rallentasse l'espansione del commercio internazionale, con possibili gravi conseguenze per i cantieri mondiali, che hanno notevolmente accresciuto il loro potenziale produttivo negli ultimi anni; d'altra parte è per ora difficile stabilire in che misura la domanda di rinnovo, in presenza di innovazioni tecniche di notevole portata quali si registrano nella fase attuale, potrà compensare l'eventuale attenuazione del saggio di incremento della flotta mondiale.

Per i cantieri del gruppo, il completamento del programma di riassetto è stato ostacolato nel 1969 da gravi e prolungate agitazioni sindacali; esse hanno pesato negativamente, oltre che sull'andamento produttivo ed economico, sull'acquisizione di nuovi ordini. In tale situazione l'*Italcantieri* si impegnerà particolarmente nella progettazione e costruzione di navi di nuova concezione, mirando nel contempo ad accelerare i tempi di consegna; il perseguimento di tali obiettivi avverrà in particolare con la tipizzazione delle navi e dei sistemi di costruzione, l'impiego di componenti standardizzate e un migliore sistema di approvvigionamento. Nella prospettiva triennale adottata dalla società la produzione a valore dovrebbe aggirarsi nel 1972 intorno ai 160 miliardi, quasi raddoppiando il livello, peraltro anormale, del 1969.

La possibilità di validi sviluppi a lungo termine è d'altra parte oggetto di un approfondito studio nel quadro delle prospettive del mercato cantieristico mondiale; lo studio verrà esteso a tutti gli aspetti del problema, tenendo presenti le connessioni che si presentano sul piano tecnico, finanziario e organizzativo, anche per quanto tocca il più razionale collegamento con altri settori industriali del gruppo IRI, alla luce dell'esperienza di altri paesi.

Nel ramo delle riparazioni navali, in cui permangono favorevoli le prospettive di attività, verranno completati i lavori di ammodernamento e ampliamento avviati negli anni passati. Alla realizzazione, in collaborazione con enti locali, dei bacini di carenaggio di Trieste, La Spezia e Napoli si prevede farà seguito quella del bacino di Genova, per il quale sono ancora da definire i relativi accordi.

**TELEFONI E ALTRE TELECOMUNICAZIONI** — Il programma predisposto per il settore telefonico della SIP punta su un'intensificazione dello sviluppo degli impianti e dei servizi al fine di assicurare un sollecito soddisfacimento delle crescenti e diversificate richieste dell'utenza. In tale quadro la concessionaria si propone di ridurre il numero delle domande inevase e i tempi medi di attesa per gli allacciamenti, ricostituendo tra l'altro le scorte di numeri di centrale, cui si è dovuto fare ricorso nel 1969 per i ritardi nelle consegne di apparecchiature a causa degli scioperi presso i fornitori. Il programma comporta, al tempo stesso, un costante miglioramento qualitativo del sistema nazionale di telecomunicazioni; sotto questo aspetto, come accennato in precedenza, lo sviluppo in programma, per le trasformazioni tecnologiche che sottende, fornirà anche un impulso decisivo al progresso del settore elettronico, nel quadro di quella integrazione tra aziende di servizi e aziende manifatturiere che l'Istituto sistematicamente promuove. Sarà inoltre perseguito l'obiettivo di una riduzione dei divari esistenti sul piano regionale, mantenendo quindi nel Mezzogiorno un'espansione degli investimenti superiore alla media.

La SIP prevede che nel quinquennio 1970-74 abbonati e apparecchi aumentino, rispettivamente, a saggi medi annui dell'8% e 10%. A fine periodo, quindi, il numero degli abbonati dovrebbe raggiungere gli 8,9 milioni e quello degli apparecchi i 13,6 milioni, corrispondenti a una densità di 24 apparecchi per 100 abitanti. Per il traffico interurbano è previsto un incremento del 12,5% all'anno per cui le unità di servizio dovrebbero superare nel 1974 i due miliardi, con un aumento di 900 milioni sul 1969. Gli impianti verranno corrispondentemente incrementati del 50% per i numeri di centrale, del 75% per le reti urbane e dell'85% per quella interurbana di proprietà SIP; si provvederà tra l'altro ad attrezzare i centri più importanti per nuovi servizi a base elettronica (accesso alla teleselezione intercontinentale, avviso di chiamata in attesa, selezione a tastiera, ecc.)

Nel settore delle telecomunicazioni internazionali l'*Italcable*, ultimata la realizzazione del sistema MAT 1 - TAT 5, ha in programma un riassetto generale degli impianti e un'ulteriore espansione dei collegamenti, anche con l'acquisto di diritti irrevocabili d'uso sui sistemi cablofonici internazionali attualmente in progetto.

La *Telespazio*, a sua volta, prevede un sensibile sviluppo della propria attività con l'ampliarsi delle possibilità di collegamento conseguenti alla messa in orbita dei satelliti a grande capacità della serie *Intelsat IV*, alla costruzione di una nuova stazione terrestre e al completamento della terza antenna nella stazione del Fucino.

**TRASPORTI MARITTIMI** — Nel settore dei trasporti marittimi la *Finmare* ha portato avanti gli studi intesi a definire i termini di una razionale ristrutturazione delle linee internazionali di p.i.n., sulla base anche dell'esame svolto dallo speciale Comitato tecnico-consultivo, costituito dall'IRI nel settembre 1968. Il riassetto in corso di approfondimento tiene conto dell'obiettivo di un rilancio della marina commerciale italiana di linea in una fase di profonda evoluzione delle tecniche, delle condizioni di esercizio e della stessa organizzazione dell'industria armatoriale su scala internazionale. In questo contesto, si impone tra l'altro una delicata azione per un tempestivo inserimento dell'armamento di p.i.n. nelle intese che si vanno stringendo per i servizi di maggior impegno tecnico e operativo; tale azione è fortemente condizionata dalla politica portuale italiana, soprattutto nel settore dei traffici a mezzo contenitori, che sono oggi in misura crescente dirottati sui porti nord-



europei già adeguatamente attrezzati, mentre si prospettano da parte di altri paesi iniziative di grandi porti all'interno e all'esterno del Mediterraneo (Fos, Cadice), destinati ad operare come terminali per le maggiori navi porta-contenitori adibite ai servizi transoceanici di diretto interesse per i paesi mediterranei.

In questo quadro il programma in corso di definizione, oltre a comportare un apprezzabile risparmio di sovvenzione per lo Stato, si propone di contribuire alla formulazione, ormai urgente, di una razionale politica di settore.

Nei suoi termini generali, il riassetto proposto prevede, per i *trasporti passeggeri*, il graduale ridimensionamento dei servizi oceanici in relazione al declino della domanda e la riqualificazione dei servizi mediterranei in funzione delle nuove esigenze del mercato; per i *trasporti merci* è invece in programma un rilancio con servizi e materiale completamente rinnovati. L'espansione prevista dei servizi da carico — specie sulle impegnative rotte oceaniche — e l'adozione di un primo cospicuo contingente di naviglio di concezione avanzata conferiscono all'assetto proposto il valore di una svolta molto impegnativa per le compagnie di p.i.n.; esse sono infatti chiamate ad affrontare rischi tecnologici ed operativi notevoli, che costituiscono oggi la principale remora per un intervento adeguato dell'iniziativa privata in questo settore.

La ristrutturazione dei servizi internazionali di p.i.n. è tuttora, come detto, in fase di approfondimento, specie per quanto riguarda i tipi e le caratteristiche delle navi da impiegare sui servizi merci oceanici e la definizione di opportune intese con altri gruppi armatoriali stranieri, tenuto conto in ogni caso delle concrete prospettive di adeguamento delle infrastrutture portuali nazionali.

Per quanto riguarda la *Tirrenia* il programma di sviluppo dei collegamenti con Sardegna, Sicilia, Nord Africa e Malta, avviato a fine 1967, è ormai in fase di ultimazione: le previste sette nuove navi traghetto (per oltre 41 mila tsl) entreranno gradualmente in servizio con i primi mesi del 1971, mentre è stata realizzata la trasformazione in traghetti di quattro unità di tipo « Regione ». Contemporaneamente verranno radiate undici vecchie unità per un totale di circa 41 mila tsl.

**TRASPORTI AEREI** — In un quadro di mercato contrassegnato, per un verso, da un sempre sostenuto sviluppo del traffico e, d'altra parte, dall'intensificarsi della concorrenza fra le maggiori compagnie, anche per la progressiva introduzione degli aerei a grande capacità, l'*Alitalia* ha definito il nuovo programma sulla base dell'obiettivo di più che raddoppiare entro il 1974 sia l'offerta che il traffico acquisito. Ciò comporterà per la compagnia di bandiera un'acquisizione di traffico percentualmente superiore a quella media prevista per l'insieme dei vettori aerei di linea; a tal fine sarà proseguita la politica di progressivo inserimento nelle correnti di trasporto aereo che, in misura rapidamente crescente, fanno capo al nostro paese per la sua posizione di crocevia fra il Medio e l'Estremo Oriente e l'Africa, da un lato, e i paesi centro-europei e atlantici, dall'altro.

L'espansione in programma è condizionata, in larga misura, da un miglioramento degli accordi intergovernativi di traffico aereo (primo fra tutti quello con gli Stati Uniti) e da un rapido adeguamento delle infrastrutture a terra (per parte sua la società ha allo studio la realizzazione di una aerostazione a Fiumicino); importante sarà altresì la possibilità di promuovere, nel quadro delle intese vigenti tra vettori di linea su scala internazionale, un'accentuazione della politica di razionalizzazione

delle tariffe internazionali che la compagnia ha già promosso per un migliore sfruttamento delle capacità di trasporto della propria flotta.

Il nuovo programma in particolare prevede entro il 1974 un notevole ampliamento della rete ed una intensificazione delle frequenze, con l'apertura di 4 nuovi scali sulla rete nordamericana, 1 su quella sudamericana, 2 su quella africana, 2 su quella dell'Estremo Oriente e 6 su quella euro-mediterranea; inoltre sulle più importanti linee nazionali saranno introdotti, a partire dal 1972, i quadrireattori DC-8/40. Anche per i servizi merci è prevista l'apertura di undici nuovi scali sulla rete intercontinentale e di otto su quella euromediterranea.

L'ampliamento della flotta verrà attuato principalmente con l'introduzione dei più recenti tipi di aerei di grande tonnellaggio: saranno infatti immessi in servizio sei B 747, nove aeromobili a grande capacità di tipo da definire e nove DC-9 (uno per l'*Alitalia* e otto per l'ATI). Alla fine del quinquennio 1970-74 la flotta del gruppo risulterà così prevedibilmente composta da 108 aerei a reazione (di cui 15 a grande capacità), 13 turboelica e 16 elicotteri.

Per gli impianti fissi il progetto di maggior rilievo riguarda la nuova aerostazione a Fiumicino, in cui saranno concentrati tutti i servizi internazionali e nazionali dell'*Alitalia*, oltre a quelli delle compagnie nazionali ed estere controllate o assistite. Va anche ricordato l'impegno della società nel settore turistico-alberghiero, con la partecipazione, tra l'altro, nella società *Aerhotel*, che ha in programma la realizzazione di alberghi a Roma, Milano, Napoli e Firenze.

**RADIOTELEVISIONE** — Il programma di investimenti della RAI per il residuo triennio di concessione (1970-72) conferma le linee e le dimensioni dell'impegno definito a fine 1968. Approssimandosi la scadenza della vigente convenzione e considerato altresì il notevole aumento dei costi di gestione — su cui incidono anche gli oneri derivanti dallo sviluppo dei servizi radiotelevisivi oltre gli obblighi di convenzione, su richiesta di vari dicasteri — è stato mantenuto l'indirizzo di dare attuazione soltanto agli investimenti necessari a completare i lavori in corso ed a realizzare alcune opere di carattere indifferibile.

In vista del prossimo rinnovo della concessione del servizio, che dovrà essere impostata su basi più rispondenti alle finalità che l'ente concessionario deve istituzionalmente perseguire, dovranno altresì definirsi le condizioni — di vitale importanza per l'IRI — atte a salvaguardare il ruolo che all'Istituto compete, nella sua veste di azionista, al fine di assicurare una condotta amministrativa dell'azienda ispirata ai criteri economici propri di ogni società del gruppo.

**AUTOSTRADE E ALTRE INFRASTRUTTURE** — Il nuovo programma della società *Autostrade* prevede il completamento entro il 1973 delle opere incluse nel piano del 1961. Nel 1970, in particolare, saranno interamente aperte al traffico le autostrade Bologna-Padova e Como-Chiasso; entro il 1972 entreranno in esercizio il raccordo di Ravenna e il tratto Vasto-Canosa della Bologna-Canosa, il cui tronco residuo, Ancona-Pescara, sarà ultimato nel 1973.

Per le nuove autostrade (677 km) concesse al gruppo col piano del 1968 è previsto, con le riserve di cui si dice più avanti, il rispetto dei termini massimi di convenzione

per quanto riguarda sia la presentazione all'ANAS dei progetti esecutivi, sia l'appalto delle opere principali. È pertanto in programma l'appalto dei lavori relativi a 381 km di tronchi entro il 1970 e dei restanti 296 km entro il 1972; i lavori di ampliamento di 86 km di tronchi in esercizio dovranno a loro volta essere appaltati entro il 1970. Da rilevare, peraltro, che già nel 1973 sarà completata la Mestre-Vittorio Veneto, i cui lavori sono stati appaltati nel 1969.

Il rispetto dei tempi indicati presuppone, comunque, che non si richiedano ulteriori varianti ai tracciati contemplati dai progetti di massima e che le condizioni del mercato finanziario consentano una regolare copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni. È da prevedere al riguardo un'espansione di tali fabbisogni sotto la spinta dell'aumento dei costi unitari, degli oneri comportati dalle varianti richieste in corso d'opera e dei maggiori costi che emergeranno in fase di progettazione esecutiva delle opere del piano aggiuntivo tuttora da appaltare. È doveroso aggiungere che anche l'evoluzione degli introiti potrebbe essere gravemente compromessa dalla eventuale realizzazione di progettati nuovi collegamenti autostradali, direttamente concorrenti con quelli esistenti.

Per quanto riguarda le altre infrastrutture viarie affidate al gruppo, la realizzazione della tangenziale est-ovest di Napoli, in concessione alla società *Infrasud*, registra alcuni ritardi specie nell'ultimo tratto tra Capodimonte e Capodichino a causa di difficoltà tecniche e della necessità di riprogettare uno dei raccordi per l'opposizione incontrata nell'acquisizione dei terreni. Nonostante ciò l'apertura al traffico dell'intera tangenziale è prevista entro il 1973.

Quanto al traforo *Bargagli-Ferriere*, nella zona di Genova, l'ultimazione delle opere principali è prevista entro il 1970 e l'apertura al traffico nella primavera del 1971. Il ritardo di alcuni mesi rispetto alle previsioni iniziali è dovuto essenzialmente alla sfavorevole natura dei terreni attraversati.

**GRUPPO SME** — Il nuovo programma del gruppo SME risulta, per il volume di investimenti e per le numerose iniziative definite e allo studio, molto più consistente dei precedenti.

I principali sviluppi riguardano i tre comparti alimentare, grande distribuzione e cartario, che assumono nel nuovo programma un peso accentuato. In tale ambito l'esperienza relativamente breve, ma intensa, della SME ha confermato la valutazione iniziale sull'opportunità di acquisire aziende già avviate; il successo dell'azione condotta nei settori di sviluppo prioritari per la finanziaria è infatti in notevole misura legato alla possibilità di contenere in un arco relativamente breve di anni il raggiungimento di un massimo di economie di scala nella produzione e nella distribuzione, in vista anche di sostenere l'attività di ricerca che si renderà indispensabile per uno sviluppo in mercati fortemente competitivi. Ciò non esclude la possibilità, in particolari rami con prospettive di rapido sviluppo, di promuovere anche nuove iniziative, affrontando in questo caso le difficoltà di una partenza da quote di mercato praticamente nulle.

In particolare il ramo alimentare appare destinato ad assorbire nel prossimo avvenire la più rilevante quota degli investimenti, anche per conseguire quanto prima dimensioni di impresa sufficienti per una presenza incisiva su un mercato che, in Italia come in altri paesi europei, registra una crescente penetrazione dei grandi gruppi operanti su scala internazionale. Tra i programmi definiti per questo settore

spiccano gli investimenti richiesti per il riassetto e lo sviluppo delle linee di produzione e delle attrezzature di distribuzione della *Motta* nei comparti che offrono migliori prospettive di affermazione; per la *Surgela* è in programma il raddoppio entro il 1973 della produzione di surgelati, con l'ammodernamento e l'ampliamento dello stabilimento di Porto d'Ascoli e un'estensione della rete distributiva. In campo agricolo, la SEBI e le sue consociate prevedono di completare l'opera avviata di trasformazione e specializzazione fondiaria; particolare interesse riveste inoltre l'iniziativa in corso di avviamento da parte della SME per un intervento su scala adeguata nel campo della zootecnia.

Le esigenze di rinnovamento del settore distributivo sono alla base del programma della *Generale Supermercati* la quale, nonostante le incertezze connesse alla nuova disciplina del commercio attualmente all'esame del Parlamento, ha ritenuto di mantenere sostanzialmente invariato per il 1973 l'obiettivo di ampliamento della catena di punti di vendita sino alle dimensioni minime richieste per una gestione economica.

Nel settore cartario i programmi della *Celdit* e della *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* sono imperniati sul pieno sfruttamento degli impianti, ormai a regime, e su di una riqualificazione e diversificazione della gamma produttiva, con nuovi investimenti in alcune linee con prospettive promettenti.

Tra le aziende del gruppo SME operanti in altri settori particolare rilievo assumono i programmi *Napolgas* per la distribuzione del metano, in sostituzione del gas da distillazione, a Napoli; della *Bestat* e della *Mededil*, nel settore dei risanamenti urbanistici, e dell'*Alfacavi*, che ha deciso l'ampliamento dello stabilimento di Airola (Benevento) per la produzione di cavi telefonici. È ancora da segnalare che la società *Aerhotel* — al cui capitale partecipano pariteticamente la SME, l'*Alitalia* e la CIGA — ha iniziato nel corso del 1969 la progettazione della prima unità della catena di esercizi alberghieri concepita in funzione di appoggio al previsto sviluppo del traffico aereo.

INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO — La quota del nuovo programma del gruppo, che può considerarsi definita, comporta per il Mezzogiorno investimenti per un totale di 1.555 miliardi; a tale importo si aggiunge quello, anche più rilevante, degli investimenti in corso di definizione, in prevalenza nel settore siderurgico, per un importo che si avvicina ai 1.920 miliardi. In totale quindi i programmi meridionali del gruppo comportano investimenti valutabili in oltre 3.470 miliardi.

Poco meno della metà dei programmi definiti riguarda i settori, essenzialmente manifatturieri, in cui la localizzazione degli investimenti può considerarsi effettivamente influenzabile; tale cifra corrisponde al 50% circa del totale degli investimenti del gruppo nei settori corrispondenti. A loro volta gli investimenti in via di definizione sono concentrati quasi interamente (92%) nel Mezzogiorno.

Tenuto conto anche degli investimenti nei settori dei servizi e delle infrastrutture, che devono considerarsi a localizzazione non influenzabile (ed escludendo del tutto dal computo sia gli investimenti nei trasporti marittimi e aerei, che non sono localizzabili, sia quelli all'estero), la percentuale degli investimenti in programma per il Mezzogiorno raggiunge il 40% circa dei programmi definiti e quasi il 60% con l'inclusione dei programmi in corso di definizione.

Nel settore siderurgico, con il completamento dell'ampliamento in corso del centro *Italsider* di Taranto da 3 a 4,5 milioni di t di acciaio e dei lavori di miglioramento dell'impianto di Bagnoli, i due centri meridionali a ciclo integrale raggiungeranno nel 1973 una produzione di 6,2 milioni di t di ghisa e di 7 milioni di t di acciaio, pari rispettivamente al 60% ed al 53% della produzione del gruppo (contro il 55% e il 49% del 1969).

D'altra parte, come si è già sottolineato, il programma straordinario per la siderurgia, che l'IRI ha recentemente sottoposto all'approvazione del Governo, prevede la localizzazione nel Mezzogiorno dei principali progetti di investimento. In tal modo, con il proposto ampliamento di Taranto fino a 10,3 milioni di t e la realizzazione del nuovo centro a ciclo integrale, la produzione di acciaio nel Mezzogiorno dovrebbe avvicinarsi alla fine degli anni settanta ai 18 milioni di tonnellate, quasi quadruplicando rispetto ai livelli attuali. Il concorso delle regioni meridionali salirebbe così al 75% circa della produzione totale del gruppo e al 60% della produzione nazionale.

Il programma comporterebbe altresì la creazione nel Mezzogiorno di 15-16 mila nuovi posti di lavoro diretti.

Nel settore cementiero, risultano confermati l'ampliamento del centro di Taranto da 1 a 1,4 milioni di t e la costruzione della nuova cementeria a Maddaloni (Caserta) da oltre 400 mila t. La produzione meridionale di cemento dovrebbe così salire entro il 1973 a 2,8 milioni di t, pari ad oltre il 55% circa della produzione totale del gruppo.

Il programma per il settore meccanico è incentrato, per quanto riguarda il Mezzogiorno, sul completamento dello stabilimento *Alfasud*; i tempi di realizzazione della complessa iniziativa sono sostanzialmente confermati, cosicché la produzione potrà iniziare nel 1972 e raggiungere il livello di regime tra il 1974 e il 1975. Per quanto riguarda le attività industriali complementari, che si sviluppano principalmente in funzione dell'*Alfasud* e dei successivi insediamenti meridionali della FIAT in campo automobilistico, sono state definite o sono in corso di definizione, nell'ambito delle partecipazioni statali, ampliamenti di unità produttive o nuove iniziative nel Mezzogiorno per un investimento complessivamente valutabile in 40-50 miliardi e un'occupazione di oltre 3 mila addetti. Fra i progetti di ampliamento rientrano quelli, già resi noti nella relazione dello scorso anno, della *FAG Italiana* (Casoria) per i cuscinetti a rotolamento, della *FAR-PH* (Casalnuovo) per le batterie e della *Ponteggi Dalmine* (Potenza) per i contenitori per l'industria. Ampliamenti sono stati decisi anche dal gruppo EFIM per i vetri, prodotti a S. Salvo (Vasto) dalla SIV, e per i pneumatici, prodotti a Bari dalla *Brema Firestone*. Le nuove iniziative finora individuate riguardano: gli stampati e i poliuretani espansi (*Gallino-Sud*, costituita con partecipazione di maggioranza della SME), le vernici (IVI-Sud, con partecipazione della SME, della *Insud* e della IVI), le cavetterie (SME in collaborazione con CAVIS), le ruote (*Alfa Romeo*), le lavorazioni a freddo di acciaio speciale (*Breda Siderurgica*), gli accessori di gomma (allo studio da parte dell'EFIM). Altri progetti allo studio nell'ambito IRI riguardano: fanali e proiettori, isolanti e antirombo, alzacristalli e telecomandi; si ha notizia infine, da parte di imprese private, di progetti relativi ai gruppi frenanti, alle serrature, ai materiali d'attrito e ai radiatori.

Nel ramo elettromeccanico, nel quadro della politica di razionalizzazione in corso, è stato formulato un programma di integrazione produttiva tra ALCE (Pomezia)

e OCREN (Napoli) in funzionale collegamento con gli altri stabilimenti settentrionali del gruppo; per le due aziende meridionali è prevista una espansione produttiva di oltre due terzi nel prossimo quadriennio.

Nel ramo del macchinario industriale, il programma della FMI-*Mecfond* si fonda sullo sviluppo della produzione di presse per lamiera, per la quale le prospettive appaiono molto favorevoli, anche all'esportazione.

Di rilievo tutto particolare per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno sono, d'altra parte, i programmi dei settori aerospaziale ed elettronico.

Nel primo la nuova società *Aeritalia*, con sede a Napoli e in cui confluiranno progressivamente le attività dei gruppi *Finmeccanica* e *Fiat* nel campo delle cellule e della strumentazione di bordo, ha in corso di definizione, con le necessarie collaborazioni internazionali, un impegnativo programma per cui si configura anche la possibile costruzione di un nuovo stabilimento nel Mezzogiorno per il montaggio di aerei completi. Alla costituzione dell'*Aeritalia* ci si attende possa seguire la creazione nel Sud del progettato Centro nazionale di ricerche aerospaziali, che deve considerarsi strumento indispensabile per qualsiasi autonoma realizzazione e per una qualificata partecipazione a programmi internazionali di vasto impegno.

Il programma di sviluppo delle attività elettroniche del gruppo interessa in misura assai rilevante il Mezzogiorno, non solo per le attività produttive, ma anche per la ricerca, finora assente in tale area. Allo sviluppo della produzione di componenti dell'*ATES Componenti Elettronici* (Catania) e dell'*ELTEL* (Palermo) e di quella di apparecchiature e sistemi della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (L'Aquila, Santa Maria Capua Vetere e, in progetto, Palermo) e della *Selenia* (Fusaro, presso Napoli) si aggiungerà un'attività inizialmente di vendita e assistenza tecnica e, in un secondo momento, di costruzione di calcolatori ad opera della *Siemens Data*, società cui partecipano, la STET e la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, che localizzerà nel Mezzogiorno la sua futura attività manifatturiera. Nel complesso la produzione elettronica meridionale del gruppo dovrebbe raggiungere nel 1980 un valore di 220 miliardi a fronte dei 31 miliardi del 1969; in termini di occupazione, il programma comporta la creazione di circa 25 mila nuovi posti di lavoro nel Sud (tre quarti circa del totale previsto), portando il personale delle aziende meridionali a prevalente attività elettronica dalle attuali 6 mila unità circa ad oltre 30 mila unità nel 1980.

Nel settore cantieristico, il programma di investimenti nel Sud si riferisce a miglioramenti e rinnovi di impianti presso il cantiere di costruzione di Castellammare di Stabia e il centro di riparazione della SEBN a Napoli e all'installazione del secondo bacino di carenaggio da 40 mila t di spinta presso gli *Stabilimenti Navali* di Taranto.

Nell'ambito dei programmi del gruppo SME assume rilievo, in campo alimentare, la decisione della *Motta* di costruire un nuovo moderno impianto di gelateria nel Mezzogiorno, che consentirà di più che raddoppiare l'attuale produzione di gelati della società, con un'occupazione aggiuntiva di 250 addetti. Mentre la *Surgela* prevede, anch'essa, di raddoppiare entro il 1973 la sua produzione di surgelati, nello stesso periodo sette nuovi punti di vendita saranno aperti nel Sud dalla *Generale Supermercati*. In campo agricolo la SEBI e le sue consociate ampliaranno il loro patrimonio fondiario sviluppando altresì colture specializzate; la SME sta inoltre avviando un'iniziativa nel campo della zootecnia.

Nell'ambito delle aziende di servizi, il programma della SIP per il periodo 1970-74 prevede un accelerato sviluppo della telefonia nelle regioni meridionali, che vedranno

ulteriormente ridursi il divario di densità nei riguardi del Centro Nord. Entro il 1974 gli abbonati dovrebbero salire di due terzi, gli apparecchi in servizio di circa l'80% e i servizi extraurbani (misurati in milioni di unità di servizio) dovrebbero pressoché raddoppiarsi, con un corrispondente impegnativo ampliamento degli impianti. La dotazione telefonica del Mezzogiorno dovrebbe salire, in un quinquennio, da 8,8 a 15,2 apparecchi per 100 abitanti, con un incremento del 73% contro il 54% per l'insieme del paese.

Il programma della RAI nel Mezzogiorno è inteso a migliorare ulteriormente le possibilità di ricezione delle trasmissioni radiofoniche e televisive anche con l'installazione di nuovi impianti trasmettitori e ripetitori.

Nel settore delle infrastrutture viarie importanti realizzazioni concernenti il Mezzogiorno sono incluse nei programmi della società *Autostrade*, che prevede di aprire al traffico entro il 1973 l'intera arteria adriatica Bologna-Canosa e l'autostrada Caserta-Sarno-Mercato S. Severino-Pagani (km 61,6), quest'ultima destinata a fungere da raccordo veloce tra l'Autostrada del Sole, l'autostrada Napoli-Bari e l'autostrada delle Calabrie, disimpegnando l'autostrada suburbana Napoli-Pompei-Salerno. Entro lo stesso anno è previsto il completamento del primo tratto (Bari-Metaponto di km 109,5) dell'autostrada Jonica, destinata ad estendersi sino a Sibari (km 203,5), costituendo la seconda trasversale meridionale realizzata dal gruppo per il collegamento dei sistemi autostradali adriatico e tirrenico; l'intera opera sarà aperta prevedibilmente entro il 1976.

La società *Infrasud* conferma per il 1973 l'inaugurazione dell'autostrada tangenziale di Napoli, che rappresenta un concreto contributo alla soluzione dei gravi problemi posti dallo sviluppo del traffico nella maggiore area metropolitana del Mezzogiorno; nella stessa area napoletana la *Circumvesuviana* provvederà entro il 1973 al rinnovo del materiale rotabile e degli impianti fissi oltre al miglioramento del parco autobus delle autolinee.

Nel campo dell'attività di formazione professionale, che il gruppo cura con particolare impegno nel Mezzogiorno, l'ANCIFAP nei suoi centri di Napoli e Taranto, proseguirà lo svolgimento di corsi biennali per giovani operai e di corsi di formazione per operai adulti, prevalentemente disoccupati. In particolare, nell'ambito del programma *Alfasud*, verrà completata entro il prossimo biennio la maggior parte dei programmi a contenuto professionale per maestranze qualificate e tecnici, mentre saranno avviati i programmi di formazione culturale per l'inserimento di circa la metà della manodopera non qualificata.

Per quanto riguarda i quadri dirigenti di ogni livello, il *Formez* amplierà ancora la sua attività di formazione nell'interesse sia dell'industria, soprattutto di maggiori dimensioni, sia degli enti pubblici che in vari settori operano nel Mezzogiorno.

\*

\* \*

Nel corso del 1969, nel quadro degli studi promossi dall'Istituto per la formulazione del programma di sviluppo a lungo termine delle attività elettroniche del gruppo, si è resa evidente l'opportunità di assicurare una conduzione unitaria di tali attività, che evitasse dispersioni di uomini e di mezzi, specie nel campo della ricerca, salvaguardando nel contempo la diversificazione delle esperienze tecniche e delle linee di produzione, in stretto rapporto con le esigenze degli specifici settori di impiego, civile e militare. A tal fine l'Istituto ha deciso, agli inizi del 1970,

di procedere a un riassetto delle aziende dei gruppi STET e *Finmeccanica* operanti in campo elettronico; è stato pertanto trasferito alla STET — cui fanno capo le aziende manifatturiere *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, *ATES Componenti Elettronici* ed *ELTEL* e il *Centro di ricerca CSELT* — il controllo anche delle società *Selenia* ed *ELSAG*, già facenti capo alla *Finmeccanica*, preservando peraltro, con un'adeguata partecipazione azionaria di quest'ultima, un organico legame con le attività meccaniche del gruppo. A sua volta l'IRI (che già detiene una quota del capitale della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*) ha assunto una partecipazione diretta nelle società *Selenia* ed *ELSAG*; ciò in relazione all'impegnativa opera di coordinamento e di indirizzo richiesta specie nella fase di avvio del nuovo assetto e di definizione delle nuove iniziative che, nell'ambito delle direttrici individuate nel programma elettronico del gruppo, saranno promosse anche in opportuna associazione con aziende esterne.

È il caso di ricordare, in questo contesto, che STET e *Finmeccanica* partecipano insieme all'IRI e ad altre società del gruppo, enti pubblici e società private, all'*Italsiel*, costituita su iniziativa dell'Istituto agli inizi del 1969 come organismo specializzato nella progettazione di sistemi informativi elettronici e nelle razionalizzazioni di sistemi già operanti.

Proseguendo nella linea di contribuire con opportune iniziative a una funzionale ristrutturazione dei gruppi a partecipazione statale (si ricordano le recenti operazioni realizzate in accordo con l'EFIM nei rami del materiale ferroviario e delle produzioni elettromeccaniche), nel corso del 1969 è stata avviata, tenendo presente gli indirizzi formulati dal Ministero delle partecipazioni statali, un'analoga operazione nei riguardi delle aziende del gruppo operanti nel ramo tessile (*Manifatture Cotoniere Meridionali*, *Fabbricone* e altre minori facenti capo alla SPA) e in quello chimico (*Terni - Industrie Chimiche*) in vista del loro trasferimento al gruppo ENI, dove troverebbero quelle possibilità di conveniente integrazione e sviluppo non consentite dalla loro attuale collocazione, in posizione del tutto marginale, nell'ambito del gruppo IRI.

\*

\* \*

L'assemblea degli azionisti della società *Montecatini Edison*, riunitasi il 27 aprile 1970, ha approvato il bilancio per il 1969 chiuso con un utile di 41,4 miliardi ed ha deliberato la distribuzione di un dividendo di 55 lire per azione, pari a quello dell'esercizio precedente.

Come noto, l'Istituto ha nella società predetta una partecipazione del 4,21% che non ha subito variazioni rispetto alla fine del 1968.



# L'attività del gruppo

## a) Investimenti

Gli investimenti del gruppo in impianti, nel 1969, sono stati pari a 655 miliardi e costituiscono pertanto la nuova punta massima, avendo superato quella raggiunta nel 1964 (605 miliardi).

Rispetto al 1968 l'incremento è stato di 70 miliardi (+ 11,9%) e rispecchia l'avanzamento dei principali programmi deliberati nei due precedenti esercizi nel settore meccanico (*Alfasud*), siderurgico (ampliamento del centro di Taranto) e telefonico. A titolo di confronto va notato che l'incremento degli investimenti fissi nazionali è stato, in moneta corrente, del 9,4% per l'insieme dei settori in cui operano le aziende del gruppo: industria, trasporti e comunicazioni, costruzioni e opere incluse nella voce « pubblica amministrazione » della contabilità nazionale.

Nei settori manifatturieri sono stati investiti 244 miliardi (+ 28% sul 1968), vale a dire quasi due quinti del totale, contro meno di un terzo nell'anno precedente. A loro volta, i settori dei servizi, con 320 miliardi di investimenti (+ 11% circa) hanno costituito quasi la metà del totale del gruppo. In flessione (— 15% circa) risultano invece gli investimenti nelle infrastrutture, a causa soprattutto della pausa imposta nel 1967-68 agli appalti autostradali nella fase di definizione della nuova convenzione fra la società *Autostrade* e l'ANAS.

Dall'analisi dei dati per settore, esposti nella tabella 1, risultano in aumento, di quasi un quinto, gli investimenti nella siderurgia, che rappresentano oltre la metà del totale relativo alle aziende manifatturiere. Le principali realizzazioni riguardano l'*Italsider*: in particolare l'ampliamento in corso del centro di Taranto (da 3 a 4,5 milioni di t di acciaio), i miglioramenti impiantistici presso il centro di Piombino (dove tra l'altro sono state avviate la trasformazione dell'acciaieria *Martin* in LD e l'installazione di una colata continua) e il rifacimento del terzo altoforno a Trieste. Altri importi di rilievo concernono: presso la *Dalmine*, la razionalizzazione e lo sviluppo delle linee di produzione nello stabilimento omonimo e il completamento del tubificio di Taranto; presso la *Terni* e la *Terninox*, l'ampliamento, rispettivamente, degli impianti per la produzione di lamierini magnetici e inossidabili. Infine è entrato in esercizio il nuovo stabilimento della *Ponteggi* a Potenza per la produzione di contenitori per l'industria e di prefabbricati per l'agricoltura.

Gli investimenti nel settore meccanico — esclusi quest'anno quelli nell'elettronica, considerati a parte — hanno raggiunto nel 1969 un valore quasi doppio di quello dell'anno precedente, segnando l'aumento assoluto più elevato fra i settori del gruppo. Ciò è dipeso in prevalenza dalla progressiva realizzazione dei programmi *Alfasud* e *Alfa Romeo*, riguardanti rispettivamente la costruzione del nuovo stabilimento di Pomigliano d'Arco e il completamento del centro di Arese, oltre che dallo sviluppo della rete di filiali *Alfa Romeo* in Italia e all'estero. Di rilevante entità sono stati anche gli investimenti effettuati dall'*Aerfer*, che ha adeguato la sua capacità produttiva alle consistenti commesse acquisite all'estero e all'interno, e dall'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, che ha portato avanti il programma di rinnovamento dei reparti della grossa meccanica e della fonderia. Va infine ricordata la *Grandi Motori Trieste* (cui il gruppo partecipa pariteticamente con la *Fiat*), che nel 1969 ha accresciuto notevolmente gli investimenti in connessione alla progressiva realizzazione del nuovo stabilimento.

Il forte aumento, rispetto al 1968, degli investimenti delle aziende elettroniche va riferito, da un lato, all'ampliamento della capacità produttiva e all'adeguamento delle attrezzature di ricerca realizzati in particolare dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e dall'*ATES Componenti Elettronici*; dall'altro, all'onere sostenuto per il rilievo della fallita *Raytheon-ELSI* che, mutata in *ELTEL* la ragione sociale, ha dato avvio, nel corso dell'esercizio, ad una prima fase di riorganizzazione e di ripresa produttiva dello stabilimento di Palermo.

La flessione degli investimenti delle aziende cantieristiche corrisponde alla fase conclusiva del piano di ammodernamento avviato nel 1967: nell'esercizio in esame è stata completata la costruzione dei depositi per laminati e della nuova officina navale nel cantiere di costruzione di Castellammare di Stabia. Tra i centri di riparazione, l'*Arsenale Triestino-San Marco* ha quasi terminato l'officina meccanica e iniziato la costruzione del grande bacino di carenaggio in muratura per navi da 300 mila tpl e oltre; presso gli *Stabilimenti Navali di Taranto* sono state inoltre ultimate le opere infrastrutturali per l'installazione del secondo bacino galleggiante della società da 40 mila t di spinta.

Nel settore cementiero, investimenti più che tripli rispetto al 1968 sono stati effettuati dalla *Cementir* che ha avviato il raddoppio dell'impianto di Spoleto e l'ampliamento di quello di Taranto.

Fra gli investimenti delle restanti aziende manifatturiere assumono rilievo, anche nel 1969, quelli dei settori alimentare e cartario della SME.

Fra le aziende di servizi, di particolare rilievo sono stati gli investimenti nelle telecomunicazioni che, con 203 miliardi, hanno assorbito la maggior quota del totale di gruppo (oltre il 30%). L'incremento rispetto al 1968 (+ 33 miliardi, pari al 19%), è dovuto per circa tre quarti all'accelerazione dei programmi in corso che la concessionaria SIP ha deciso all'inizio dell'anno in presenza di un flusso di domande di allacciamento che comunque non è stato possibile soddisfare integralmente. Durante il 1969, sono state ampliate la rete interurbana di proprietà sociale di 722 mila km c.to (+ 16,7%) e quelle urbane di 1,6 milioni di km c.to (+11%) mentre sono stati installati 377 mila numeri di centrale (+ 6,1%). Il Mezzogiorno ha assorbito oltre il 30% degli investimenti telefonici, quota superiore di circa la metà all'incidenza sul totale dell'utenza e del traffico delle regioni meridionali. Gli investimenti della società *Italcable* sono risultati nel 1969 fortemente superiori a quelli dell'esercizio precedente, soprattutto per la realizzazione del sistema MAT 1-TAT 5

che, inaugurato all'inizio del 1970, costituisce il primo collegamento diretto via cavo sottomarino tra Italia, Spagna e Stati Uniti.

I maggiori investimenti effettuati nel 1969 nei trasporti marittimi sono legati essenzialmente all'avanzamento del programma *Tirrenia*, includente la costruzione di sette navi traghetto e la trasformazione in traghetto di una unità tipo « Regione ». Gli investimenti nei trasporti aerei, sull'elevato livello di quelli dell'anno precedente, sono stati destinati in prevalenza all'ampliamento della flotta del gruppo *Alitalia* (65 miliardi, pari a quattro quinti del totale). Nel corso dell'anno sono stati immessi in servizio tre DC-8/62 e undici DC-9/30 (di cui uno in versione merci) nella flotta della capogruppo, quattro DC-9/30 e due turboelica F-27 in quella dell'ATI e due elicotteri, di cui uno a grande capacità S61N, in quella della *Elivie*. Gran parte degli investimenti in impianti e attrezzature a terra ha riguardato le aviorimesse e le aerostazioni passeggeri e merci in Italia e all'estero.

Nel settore delle infrastrutture si rileva che durante l'esercizio la società *Autostrade* ha aperto al traffico un complesso di 335 km di nuovi tronchi, per cui la rete in esercizio è salita, a fine anno, a 1.880 km, pari al 64% del totale in concessione alla società; in particolare sono state completate le due autostrade Genova-Sestri Levante (con il tronco Chiavari-Sestri Levante) e Napoli-Bari (con il tronco Avellino-Canosa) e pressoché ultimate la Bologna-Padova e la Como-Chiasso. Al tempo stesso, è stato avviato il piano autostradale aggiuntivo, con la presentazione all'ANAS di gran parte dei progetti esecutivi degli undici tronchi inclusi nel piano stesso. Alla fine dell'anno erano in costruzione 415 km di autostrade, mentre altri 620 km erano ancora da appaltare insieme a circa 86 km di tratti della rete in esercizio, da ampliare.

Notevoli difficoltà tecniche e ostacoli procedurali si sono dovuti affrontare, nell'esercizio, per la costruzione della autostrada tangenziale di Napoli, affidata all'*Infrasud* che, con gli investimenti effettuati nel 1969, conferma comunque il completamento dell'opera entro il 1973.

Gli investimenti della RAI sono stati destinati anche nel 1969 all'ampliamento e all'ammodernamento delle reti e delle attrezzature dei centri di produzione, nella misura richiesta ad assicurare un servizio di livello adeguato agli obblighi di convenzione. Si rileva che pressoché tutto il paese è attualmente servito dal programma nazionale televisivo, mentre il secondo programma può raggiungere il 91% della popolazione.

Fra le altre aziende di servizi, sono da segnalare gli investimenti della *Circumvesuviana*, che ha in corso un programma di completo rinnovo del materiale rotabile e di ammodernamento degli impianti fissi, e della *Generale Supermercati*, che ha aperto nel corso dell'esercizio tre punti di vendita e ha ultimato la costruzione di altri quattro.

Come risulta dalla tabella I, i programmi definiti dal gruppo per il 1970 comportano investimenti per 850 miliardi, circa il 30% in più rispetto al consuntivo del 1969. L'aumento riguarda per quasi la metà il settore meccanico (principalmente *Alfasud*) e per circa un quinto il settore delle telecomunicazioni, mentre incrementi di rilievo registrano anche la siderurgia, le costruzioni autostradali, l'elettronica, il cemento e il gruppo SME. Un ulteriore aumento degli investimenti previsti per il 1970 potrebbe derivare dall'avvio dei programmi attualmente in corso di definizione, in particolare nel settore siderurgico.

**Tabella I - Investimenti in impianti del gruppo negli anni 1968, 1969 e previsioni per il 1970 (a)**  
(miliardi di lire)

Settori	1968	1969	Variazioni % 1968-69	1970 (previsioni)
<i>Manifatturieri</i>				
Siderurgia	108,8	129,0	+ 18,6	158
Meccanica	38,6	73,3	+ 89,9	166
Elettronica	4,9	10,6	+ 116,3	14
Costruzioni e riparazioni navali	16,8	10,3	- 38,7	13
Cemento	1,9	5,8	+ 205,3	11
Altri (b)	20,1	15,4	- 23,4	16
<i>Totale</i>	<b>191,1</b>	<b>244,4</b>	<b>+ 27,9</b>	<b>378</b>
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	170,5	203,1	+ 19,1	239
Trasporti marittimi	10,5	17,1	+ 62,9	10
Trasporti aerei	80,8	79,2	- 2,0	72
Radiotelevisione	18,5	10,6	- 42,7	11
Altri (c)	8,6	10,2	+ 18,6	12
<i>Totale</i>	<b>288,9</b>	<b>320,2</b>	<b>+ 10,8</b>	<b>344</b>
<i>Autostrade e altre infrastrutture (d)</i>	100,9	86,0	- 14,8	121
<i>Aziende varie (e)</i>	4,7	4,7	-	7
<i>Totale generale</i>	<b>585,6</b>	<b>655,3</b>	<b>+ 11,9</b>	<b>850</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 1968 rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione sono dovute, oltre che a successivi accertamenti, all'enucleazione del settore elettronico; in questo settore sono incluse, oltre alla società ELTEL di nuova acquisizione, aziende precedentemente comprese nei settori della meccanica (*Selenia, ELSAG, Società Italiana Telecomunicazioni Siemens e ATEs-Componenti Elettronici*) e delle telecomunicazioni (CSELT); per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* sono considerati gli investimenti totali comprensivi di una quota non enucleabile afferente a produzioni non elettroniche.

(b) *Terni-Industrie Chimiche, MCM, Fabbricone, SAIVO, ILTE, Cremona Nuova, Fonit-Cetra*, aziende manifatturiere del gruppo SME (settori alimentare, carta e vari).

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

(d) *Autostrade, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, Infrasad, Italstat e Società Bargagli-Ferriere*. Gli investimenti sono al lordo dei contributi ANAS liquidati alla società *Autostrade* (13,8 miliardi nel 1968 e 37 miliardi nel 1969).

(e) *Monte Amiata, Italstrade, Maccarese, SEBI e collegate, IFAP, Bestat e Mededil*.

## b) Fatturato, produzione e ordini

Il fatturato globale del gruppo ha raggiunto nel 1969 i 2.987 miliardi e quindi superato di 394 miliardi quello dell'anno precedente. In termini percentuali l'aumento del 1969 è stato pari al 15,2% contro il 12,5% segnato nel 1968. L'espansione, già di per sé ragguardevole, avrebbe assunto dimensioni indubbiamente maggiori qualora l'attività produttiva di molte aziende non fosse stata turbata negli ultimi mesi dell'anno da conflitti di lavoro di eccezionale asprezza; si valuta, ad esempio, che per le aziende *Finsider, Finmeccanica e Fincantieri* la perdita di produzione

collegata alle vertenze sindacali sia stata pari ad un 10% circa della produzione potenziale dell'intero anno.

Come appare dalla tabella II, le aziende manifatturiere, con 1.843 miliardi, hanno concorso per tre quinti all'aumento complessivo del fatturato, segnando un incremento percentuale superiore a quello dell'esercizio precedente (14,4% contro un 12,4%) anche se inferiore a quello delle altre aziende del gruppo.

Va rilevato che nel corso del 1969 la marcata espansione della domanda interna e internazionale e una generale ascesa dei costi hanno portato ad un aumento dei prezzi di vendita nei settori manifatturieri in cui operano le aziende del gruppo. Ciò vale in particolare per i prodotti siderurgici e il macchinario industriale (incluso quello elettrico); le tariffe dei servizi, per contro, sono rimaste sostanzialmente immutate.

**Tabella II - Fatturato del gruppo per settori negli anni 1968 e 1969 (a)**  
(miliardi di lire)

Settori	1968	1969	Variazioni % annue	
			1968	1969
<b>Manifatturieri</b>				
Siderurgia	805,9	952,3	+ 8,4	+ 18,2
Meccanica (b)	446,4	495,0	+ 16,2	+ 10,9
Elettronica (b)	41,3	48,0	+ 13,5	+ 16,2
Costruzioni e riparazioni navali	134,8	139,0	+ 26,8	+ 3,1
Cemento	32,6	31,7	+ 11,3	- 2,8
Altri (c)	149,6	177,3	+ 7,9	+ 18,5
<b>Totale</b>	<b>1.610,6</b>	<b>1.843,3</b>	<b>+ 12,4</b>	<b>+ 14,4</b>
<b>Servizi</b>				
Telecomunicazioni	406,6	470,7	+ 14,0	+ 15,8
Trasporti marittimi	104,3	112,0	+ 3,4	+ 7,3
Trasporti aerei	197,8	240,3	+ 14,6	+ 21,5
Radiotelevisione (d)	116,7	130,8	+ 12,5	+ 12,1
Altri (e)	41,5	51,5	+ 21,3	+ 24,1
<b>Totale</b>	<b>866,9</b>	<b>1.005,3</b>	<b>+ 12,9</b>	<b>+ 16,0</b>
<b>Autostrade e altre infrastrutture</b>	<b>66,4</b>	<b>81,2</b>	<b>+ 24,1</b>	<b>+ 22,3</b>
<b>Aziende varie (f)</b>	<b>49,0</b>	<b>57,1</b>	<b>- 3,2</b>	<b>+ 16,5</b>
<b>Totale generale</b>	<b>2.592,9</b>	<b>2.986,9</b>	<b>+ 12,5</b>	<b>+ 15,2</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 1968 rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione sono dovute, oltreché a successivi accertamenti, all'inclusione, per omogeneità di confronto, dei dati 1968 delle società entrate a far parte del gruppo nel 1969 (ALCE e *Costruzioni Elettromeccaniche* nel settore meccanico ed ELTEL nel settore elettronico).

(b) Vedi nota (a) alla tabella I; tuttavia, a differenza degli investimenti, il fatturato della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* è stato ripartito tra i settori meccanico (produzioni elettromeccaniche) ed elettronico.

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

(d) Al netto dell'aliquota degli introiti RAI spettanti allo Stato (12,6 miliardi nel 1968 e 13,1 miliardi nel 1969) e al lordo della provvisoria a carico dello Stato (6 miliardi nel 1969).

(e) Comprende, oltre alle aziende di cui alla nota (c) della tabella I, anche la SEAT.

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

Esaminando in particolare i singoli settori si osserva che la siderurgia ha raggiunto nel 1969 un fatturato non molto lontano dai mille miliardi, con un aumento sul 1968 del 18,2%, dovuto all'incremento delle vendite e alla loro migliore composizione, oltre che all'accennato aumento dei prezzi. L'espansione delle vendite, in particolare, è stata ottenuta grazie al maggior ricorso alle scorte e all'importazione di semiprodotto che hanno consentito di attenuare le conseguenze delle flessioni intervenute, rispetto al 1968, nell'attività produttiva in connessione alle già richiamate agitazioni sindacali. La produzione di ghisa è stata invece di 7,3 milioni di t contro 7,4 milioni di t nel 1968, mentre quella di acciaio è diminuita del 6% (9,4 milioni di t contro 10 nell'anno precedente); nel comparto dei prodotti finiti, alla stasi dei laminati piatti a caldo e alla contrazione della produzione dei tubi (—6,8% per quelli senza saldatura e —2,6% per quelli saldati) si è contrapposto il discreto aumento per i laminati a freddo (+6,6%) e i rivestiti (+5,3%) ottenuto, come detto, grazie ai forti prelievi dalle scorte oltre che con importazioni di semilavorati; di conseguenza le vendite di laminati sono salite da 8,1 a 8,4 milioni di t (+3,7%). Gli ordini complessivi hanno raggiunto i 9,3 milioni di t, migliorando ulteriormente (+3,3%) l'elevato livello registrato nell'anno precedente. Il fatturato delle aziende meccaniche (escluse, come detto, le produzioni elettroniche) ha sfiorato nel 1969 i 500 miliardi, con un aumento del 10,9%. Rispetto all'incremento registrato nel 1968 (+16,2%) si rileva comunque un affievolimento imputabile ai fattori di perturbazione degli ultimi mesi dell'anno. Per quanto riguarda gli ordini assunti essi hanno raggiunto i 588 miliardi, con un modesto aumento globale rispetto al 1968 (+3%).

Sia per il fatturato che per gli ordini si sono avuti peraltro andamenti difforni nei vari comparti.

Si rileva anzitutto che il comparto automotoristico ha registrato il maggior incremento in valore assoluto, pari a 23 miliardi, corrispondente al 13%; le vendite di autovetture *Alfa Romeo* hanno raggiunto nell'anno le 110 mila unità, contro le 98 mila del 1968, mentre le immatricolazioni di vetture in Italia hanno segnato un aumento del 7,2% contro il 4,1% per le restanti marche nazionali. Ancor maggiore sviluppo (+23%) hanno avuto gli ordini assunti.

Una contrazione ha registrato invece il fatturato nel comparto aerospaziale, in rapporto allo slittamento dei tempi di lavorazione anche a seguito dell'anomalo rallentamento nell'ultimo quadrimestre dell'anno; gli ordini hanno denunciato una flessione più marcata dopo l'eccezionale livello raggiunto nel 1968 per importanti commesse a svolgimento pluriennale.

Nel ramo termoelettromeccanico e nucleare, al modesto incremento del fatturato nel 1969 (+1,4% in media, con una punta per l'ASGEN del 10,7%) si contrappone un notevole sviluppo degli ordini assunti nell'anno (+13,3%), prevalentemente dall'*Ansaldo Meccanico Nucleare* (+45,1%).

Di quasi il 50% è stata l'espansione del fatturato nel comparto del macchinario industriale, che include anche l'attività di progettazione e realizzazione di impianti industriali completi svolta dalla *Società Italiana Impianti* e dalla *Aerimpianti*. Alla prima vanno attribuiti circa i due quinti del maggior fatturato; per il resto l'aumento riguarda la *FMI-Mecfond*, che ha più che raddoppiato le vendite, la *Santeustacchio* (+43%), la *CMI* e la *SAIMP*. Rilevante è stato pure lo sviluppo degli ordini assunti (+30%) dovuto essenzialmente alle commesse di presse per l'industria automobilistica acquisite dalla *FMI-Mecfond* soprattutto per l'*Alfasud* e per la *Fiat*.

In flessione risultano infine le vendite e soprattutto gli ordini assunti di grandi motori navali, in rapporto all'andamento irregolare del settore cantieristico.

Fra le altre aziende meccaniche, che nell'insieme segnano un aumento dell'11% del fatturato e dell'8,2% degli ordini assunti, sono da segnalare in particolare la *Delta* e l'*OTO Melara*, che hanno registrato entrambe un'espansione delle vendite di quasi un quarto, e la *FAG Italiana* che ha aumentato di oltre il 40% gli ordini. Nel settore elettronico, l'accrescimento che — nonostante le eccezionali interruzioni di attività nell'autunno — ha potuto segnare il fatturato (16,2%) è più elevato di quello del 1968 (+ 13,5%) mentre risulta superato dall'aumento nell'anno degli ordini assunti (+ 17,5%); i progressi conseguiti interessano tutte le aziende del ramo, ma in modo particolare l'*ATES*, che nel 1969 ha segnato sviluppi di vendite e di ordini di oltre tre quarti.

Per le aziende cantieristiche l'andamento produttivo nel 1969 è stato gravemente turbato da agitazioni connesse a vertenze aziendali in aggiunta a quelle di portata nazionale. Si è così registrata una caduta di oltre il 41% nel tonnellaggio consegnato e del 17% in quello impostato; anche gli ordini assunti sono diminuiti da 187 miliardi nel 1968 a 134 miliardi (— 28,3%), avendo in particolare le aziende di costruzione rallentato, durante le agitazioni per il nuovo contratto di lavoro, le trattative per navi di grosso tonnellaggio assumibili solo a prezzo bloccato. Il contenuto sviluppo del fatturato (+ 3,1%) rispecchia, d'altra parte, la maturazione di rate di pagamento per commesse assunte in esercizi precedenti.

La flessione segnata dal fatturato cementiero (— 2,8%), nonostante la tendenza all'aumento dei prezzi unitari, è a sua volta da attribuire alla contrazione delle vendite determinata dagli scioperi che in questo settore hanno coinciso con i mesi estivi di più forte domanda. La produzione ha invece pressochè eguagliato quella del 1968 grazie al recupero nell'ultimo scorcio dell'anno, che ha consentito quella ricostituzione delle scorte resa necessaria anche in vista di lavori di manutenzione straordinaria degli impianti previsti per l'inizio del 1970.

In notevole progresso (+ 18,5%), anche in confronto all'espansione del 1968 (+ 7,9%), risulta il fatturato delle altre aziende manifatturiere, soprattutto per lo sviluppo delle vendite della *Motta*, della *Celdit* e dell'*Alfacavi*, aziende solo indirettamente colpite dagli eventi dell'autunno.

Venendo alle aziende di servizi, si osserva che gli introiti delle telecomunicazioni sono saliti a 471 miliardi, accentuando il loro saggio di incremento rispetto all'anno precedente (15,8% contro il 14%). Vi ha concorso anzitutto nel settore telefonico un aumento del 7,5% nel numero degli abbonati, del 10% in quello degli apparecchi e del 17,7% nel traffico interurbano, complessivo e in particolare di quello in teleselezione (+ 21,5%). Inoltre, la società *Telespazio* ha raddoppiato i suoi introiti per comunicazioni svolte via satellite e la *Italcable* ha registrato ulteriori sensibili aumenti nei servizi intercontinentali in telex (+ 32%) e telefonia (+ 55%).

Gli introiti lordi delle compagnie marittime hanno segnato, nel 1969, un aumento del 7,3% (3,4% nel 1968), dovuto sia al traffico passeggeri, grazie anche allo sviluppo dell'attività crocieristica, sia al traffico merci, soprattutto per le maggiori acquisizioni del *Lloyd Triestino* e dell'*Italia* e per il miglioramento qualitativo dei carichi.

Nel settore dei trasporti aerei, gli introiti delle aziende del gruppo *Alitalia* hanno ancora accentuato la loro espansione dal 14,6% nel 1968 al 21,5% nel 1969, raggiungendo i 240 miliardi. In termini di traffico svolto, si sono registrati progressi sia sulla rete intercontinentale (+ 23,1%), nonostante la remora rappresentata

dalla mancata definizione di un nuovo accordo di traffico aereo con gli Stati Uniti, sia su quella europea (+ 33,5%) e nazionale (+ 20,8%).

Gli introiti della RAI, al netto della quota di pertinenza dello Stato (13,1 miliardi), hanno superato del 12,1% quelli del 1968; si è infatti aggiunto all'aumento degli abbonamenti (+ 2,9%), di poco superiore a quello dell'anno precedente in rapporto alla progressiva saturazione della domanda, e all'espansione limitata dei proventi della pubblicità (+ 3,8%), connessa a un modesto allungamento dei tempi di trasmissione (tuttora inferiori a quelli consentiti per convenzione), l'incasso di 6 miliardi riconosciuti dallo Stato a titolo di compenso per estensioni della rete e dei servizi radiofonici e televisivi al di là degli obblighi di convenzione.

Un nuovo sensibile aumento ha segnato nel 1969 il fatturato delle rimanenti aziende di servizi (+ 24,1%) fra le quali sono da segnalare la *Generale Supermercati* e la SEAT, come pure quello delle aziende « varie » (+ 16,5%), soprattutto in rapporto allo sviluppo dell'attività del gruppo *Italstrade*.

Per quanto riguarda infine le autostrade e le altre infrastrutture viarie, il notevole

**Tabella III - Fatturato delle principali aziende del gruppo nel 1969 (a)**

	L. miliardi	Variazioni % rispetto al 1968
1. Italsider	599,1	+ 12,0
2. SIP	451,0	+ 15,8
3. Alitalia	220,6	+ 21,7
4. Alfa Romeo	206,9	+ 13,6
5. RAI	130,8	+ 12,1
6. Dalmine	119,5	+ 16,9
7. Italcantieri	109,6	+ 26,1
8. Autostrade	79,8	+ 22,4
9. Terni	63,2	+ 12,5
10. Società Italiana Telecomunicazioni Siemens	56,2	+ 2,7
11. Italia di Navigazione	50,3	+ 8,7
12. ASGEN	43,6	+ 10,9
13. Breda Siderurgica	38,8	+ 14,8
14. Lloyd Triestino	36,8	+ 4,5
15. Terninoss	33,1	+ 38,6
16. Ansaldo Meccanico Nucleare	32,7	— 0,6
17. Cementir	32,5	— 1,6
18. Società Costruzioni Autostrade Italiane	30,1	+ 11,1
19. Società Italiana Impianti	20,4	+ 59,4
20. OTO Melara	19,5	+ 23,7
21. Acciaieria e Tubificio di Brescia	17,7	+ 6,6
22. Italcable	16,9	+ 7,0
23. Selenia	16,0	+ 5,6
24. Generale Supermercati	15,9	+ 59,5

(a) Società con una partecipazione azionaria dell'IRI, diretta o indiretta, non inferiore al 50% e con un fatturato di oltre 15 miliardi.



incremento dei proventi (+ 22,3%) va attribuito, oltre che al più intenso traffico su tutta la rete, all'entrata in esercizio di 335 km di nuovi tronchi, agli effetti, per l'intero arco dell'anno, degli aumenti tariffari del luglio 1968 e, sia pure in misura limitata, ad una migliore composizione qualitativa del traffico. Sulla rete in esercizio della società *Autostrade*, i veicoli · km sui tratti comparabili sono aumentati del 7,4% (7,1% per i passeggeri e 8,5% per le merci); la modesta flessione del saggio di incremento del traffico rispetto a quello del 1968 (+ 9,6%) riflette verosimilmente un naturale assestamento del saggio di espansione dell'utenza. Lievemente superiore al livello dell'anno precedente è risultata l'incidenza del traffico merci sul totale.

A integrazione dei dati settoriali riportati nella tabella II si forniscono nella tabella III i dati relativi alle principali aziende che nel 1969 hanno superato i 15 miliardi di fatturato. Si può rilevare che le 24 aziende elencate rappresentano l'80% circa del fatturato totale del gruppo (1); le prime sette aziende (con fatturato superiore ai 100 miliardi) raggiungono da sole il 59%.

### c) Esportazione

Il valore delle esportazioni manifatturiere del gruppo, pari nel 1969 a 368 miliardi, è rimasto nell'insieme stazionario sul livello dell'anno precedente. Di conseguenza l'incidenza del fatturato estero sul totale è diminuita dal 22,4% del 1968 al 20% circa del 1969.

Per quanto sia stato difforme l'andamento delle esportazioni nei singoli settori, la pausa registratasi nell'insieme, dopo un'espansione che durava dal 1962, è da ricollegare sostanzialmente alla stasi produttiva dell'autunno, intervenuta d'altra parte in un anno di notevole espansione congiunturale della domanda interna.

Per quanto riguarda la ripartizione tra zone geografiche del fatturato estero del gruppo va ricordato che poco meno della metà del totale (47%) si riferisce all'Europa occidentale e il 30% ai soli paesi della CEE, aree in cui le esportazioni hanno raggiunto valori leggermente superiori a quelli dell'anno precedente. Risultano invece diminuite le esportazioni verso l'Europa orientale, passate dal 13,7% a circa l'11% del totale; un significativo aumento hanno invece segnato, anche nel 1968, le vendite nell'area del Nord America (+ 18%) specie nel comparto meccanico. Variazioni di un certo rilievo si sono registrate sui mercati dell'Asia, Africa e Oceania, dove le vendite sono diminuite soprattutto nel settore siderurgico, e su quello dell'America Latina, dove invece le esportazioni sono cresciute di quasi due volte e mezzo; i mercati latino-americani hanno conseguentemente contribuito, nel 1969, per l'11,3% al fatturato estero del gruppo, superando la quota relativa del Nord America (8,8%).

Il fatturato estero del settore siderurgico, nonostante l'aumento dei prezzi dell'acciaio sui mercati internazionali, ha segnato una flessione del 16%, imputabile ai fattori eccezionali già citati. La riduzione ha interessato essenzialmente i laminati piatti: quelli a caldo, più che dimezzati, e quelli a freddo, che hanno registrato una flessione meno pronunciata. Su livelli non lontani da quelli dello scorso esercizio

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

si è mantenuta l'esportazione dei tubi, saldati e senza saldatura, dei profilati e delle rotaie.

Il settore meccanico ha segnato invece, nel 1969, un aumento del fatturato estero del 25,5%, lievemente superiore anche a quello del precedente esercizio. A tale progresso hanno concorso soprattutto i comparti automotoristico e del macchinario e impianti industriali. Nel primo l'*Alfa Romeo*, che ha esportato un numero di autovetture superiore del 14% circa a quello del 1968, ha registrato un incremento del fatturato di oltre il 19%; lo sviluppo delle esportazioni di autovetture si è invero concentrato nei primi nove mesi dell'anno (+ 28%), mentre una marcata flessione (- 21%) si è avuta nell'ultimo trimestre; notevole comunque il volume di ordini acquisiti dall'azienda nell'anno (+ 45% rispetto al 1968). Pressoché doppio rispetto all'anno precedente è stato il fatturato estero del ramo del macchinario e impianti industriali. Ciò è da attribuirsi in misura preminente allo sviluppo dell'attività della *Società Italiana Impianti*, che già nel 1968 aveva consolidato all'estero la sua posizione di progettista generale di impianti completi, a vantaggio in particolare delle aziende del gruppo produttrici di beni strumentali. Un'espansione delle esportazioni hanno conseguito le aziende termoelettromeccaniche (+ 8,4%), soprattutto per l'apporto dell'ASGEN, nonostante le difficoltà connesse alle vertenze sindacali dell'anno. Nel ramo aerospaziale si è verificata invece una flessione del fatturato estero dovuta principalmente a uno slittamento delle consegne in campo civile. Le altre produzioni meccaniche hanno registrato nel complesso un positivo andamento del fatturato estero; aumenti cospicui sono stati realizzati in particolare da *OTO-Melara* e *Delta*.

L'afflusso di nuovi ordini dall'estero nel corso del 1969 è stato leggermente inferiore (- 5%) a quello del 1968. La flessione è imputabile al ramo aerospaziale che, d'altra parte, acquisì un'eccezionale massa di commesse nel 1968 e dispone tuttora di un soddisfacente carico di lavoro; in altre attività il volume degli ordini esteri è notevolmente cresciuto, soprattutto per l'*Alfa Romeo*, le aziende termoelettromeccaniche e l'*OTO-Melara*.

**Tabella IV - Fatturato estero del settore manifatturiero del gruppo (a)**  
(miliardi di lire)

Settori	1968	1969	Variazioni percentuali annue	
			1968	1969
Siderurgia	176,8	148,2	+ 11,5	- 16,2
Meccanica	109,2	137,0	+ 24,9	+ 25,5
Elettronica	12,2	17,2	- 14,1	+ 41,0
Costruzioni e riparazioni navali	40,0	38,1	+ 127,7	- 4,7
Altri (b)	25,2	27,2	+ 3,7	+ 7,9
<b>Totale</b>	<b>363,4</b>	<b>367,7</b>	<b>+ 19,9</b>	<b>+ 1,2</b>

(a) Vedi note (a) e (b) della tabella II.

(b) *Monte Amiata, MCM, Fabbricone, SAIVO, Terni-Industrie Chimiche, Cementir, Motta, Celdit, Cartiere Italiana e Sertorio Riunite, Surgela, Alfacavi, ILTE, Fonit-Cetra e FAR-PH.*

Le aziende elettroniche del gruppo hanno compiuto nel corso del 1969 sensibili progressi sui mercati esteri sia in termini di fatturato (+ 41 %) che di ordini (+ 60 %), cui hanno concorso in misura prevalente la *Selenia* e l'*ATES-Componenti Elettronici*.

Le aziende di costruzione navale hanno segnato nel 1969 una lieve riduzione del fatturato estero, che riflette l'andamento, peraltro fortemente intralciato dagli scioperi, delle commesse acquisite negli anni precedenti; analoga flessione si registra per i centri di riparazione e trasformazione navale. Quasi dimezzati rispetto al 1968 sono risultati gli ordini assunti all'estero, ciò anche per la riluttanza dell'*Italcantieri* a definire, in un periodo di agitazioni di eccezionale ampiezza, nuovi contratti a prezzi bloccati.

Discreto è stato il miglioramento (+ 7,9%) del fatturato estero delle aziende varie manifatturiere e in particolare della *Motta*, *Monte Amiata* e *ILTE*.

Si rileva che in questa sede l'esame del fatturato estero del gruppo è stato limitato ai settori manifatturieri, in considerazione del fatto che per le aziende di trasporto marittimo e aereo — che pure operano largamente all'estero — mancano basi statistiche significative, data in particolare la facoltà per gli utenti stranieri del servizio di regolare in lire il pagamento dei noli. Può comunque essere interessante rilevare che nel 1969 gli introiti netti in valuta (noli incassati meno spese delle rispettive flotte e organizzazioni commerciali all'estero) delle compagnie marittime e aeree del gruppo sono stati pari a 95,4 miliardi di lire, con un aumento di quasi 10% sul 1968. Vi hanno concorso per 58,5 miliardi i trasporti aerei e per 36,9 miliardi i trasporti marittimi (52,7 e 34,2 miliardi, rispettivamente, nel 1968).

#### d) Settore bancario

L'attività delle banche italiane nel 1969 è stata caratterizzata oltre che da un'accentuata espansione degli impieghi, cresciuti del 14,8% (a fronte del 10,7% nel 1968), da un attenuato incremento della raccolta (11,9% contro il 13,5%) e da un sensibile rialzo dei tassi, attivi e passivi. Tale evoluzione riflette il progressivo allineamento delle condizioni di tasso all'interno a quelle prevalenti sul mercato europeo dei capitali, allineamento promosso anche dalle autorità monetarie con una serie di provvedimenti intesi a contrastare il crescente deflusso di capitali verso l'estero.

Presso le tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — la raccolta in lire dalla clientela è salita nel 1969 a 5.885 miliardi, con un aumento sul 1968 del 10,1%; gli impieghi in lire e in valuta sull'interno, a loro volta, sono saliti a 5.103 miliardi, segnando un incremento pari al 10,7% e assorbendo oltre i nove decimi della raccolta addizionale. Si rileva ancora che a fine 1969 il rapporto fra impieghi e raccolta da clienti risultava dell'86,7% per le tre banche del gruppo contro il 68,8% registrato dall'intero sistema bancario. La gestione divisa è stata caratterizzata da un forte sviluppo favorito dalla particolare congiuntura del mercato monetario internazionale.

Sul finire del 1969 sono stati deliberati gli aumenti di capitale a pagamento da 40 a 60 miliardi per la *Banca Commerciale Italiana*, da 30 a 45 miliardi per il *Credito Italiano* e da 25 a 40 miliardi per il *Banco di Roma*. Tali operazioni sono state effettuate dal 2 al 16 marzo del corrente anno, mediante emissione di nuove azioni, riservate in opzione agli azionisti, al valore nominale più un sovrapprezzo, passato a riserva, pari a un quinto del valore nominale stesso oltre a un rimborso spese. Successivamente (dal 4 al 6 maggio), l'Istituto ha offerto in pubblica sottoscrizione azioni delle tre banche in quantitativi pari al 5% del capitale di ciascuna azienda. Allo scopo di favorire i piccoli risparmiatori, le prenotazioni sono state limitate a 75 azioni della *Banca Commerciale Italiana* e del *Banco di Roma* (al prezzo unitario di L. 20.000) e a 750 azioni del *Credito Italiano* (L. 2.000); dato il rilevante afflusso delle prenotazioni si è dovuto procedere alla chiusura dell'offerta già nel primo giorno e al riparto. Per le azioni delle tre banche è stata richiesta l'ammissione alla quotazione ufficiale presso le borse valori.

Nel corso del 1969 sono state rilevate o incorporate talune banche minori dalla *Banca Commerciale Italiana* (*Banco Fratelli Cerruti*, *Banco Francesco Bertolli* e *Banca di Legnano*), dal *Credito Italiano* (*Banca Milanese di Credito*) e dal *Banco di Roma* (*Banco di Perugia*). I maggiori proventi determinati dall'ampliamento della base di lavoro, da un sia pure modesto aumento dello scarto fra rendimento degli impieghi e costo della raccolta ed infine dal forte sviluppo dell'attività di intermediazione hanno più che bilanciato gli aggravii derivati dall'accresciuto carico tributario e dall'aumento delle spese per il personale (il numero dei dipendenti è salito nell'anno da 28.743 a 29.072) e delle spese generali.

Dopo aver provveduto agli opportuni accantonamenti, le tre banche hanno potuto esporre utili netti superiori a quelli del 1968, che hanno consentito di aumentare rispetto all'esercizio precedente gli stanziamenti alla riserva ordinaria e di mantenere invariato il dividendo nella misura dell'8,50%.

L'attività di *Mediobanca* nel settore del credito a medio termine è stata caratterizzata nel 1969 da una accentuata espansione degli impieghi, che a fine anno erano saliti a 857 miliardi (+ 30%). A loro volta i depositi vincolati — come sempre acquisiti in massima parte attraverso gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale — hanno raggiunto gli 890 miliardi, registrando un incremento pari al 9,6%. Al fine di dare maggiore stabilità a una parte almeno della propria raccolta, sul finire del 1969 *Mediobanca* ha deliberato l'emissione — collegata all'aumento del capitale sociale da 16 a 32 miliardi — di un prestito obbligazionario decennale 6% di nominali 80 miliardi, convertibile per un quinto, a partire dalla fine del 1975, in un pari importo nominale (16 miliardi) di azioni *Mediobanca*; l'operazione è stata mandata ad effetto tra il 26 gennaio e il 16 febbraio del corrente anno.

Nel corso del 1969 *Mediobanca* ha diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 385 miliardi e consorzi di garanzia di aumenti di capitale per 50 miliardi. L'utile di bilancio dell'esercizio ha consentito di distribuire un dividendo dell'11%, superiore di un punto a quello dell'esercizio precedente.

Nuovi progressi ha segnato nel 1969 l'attività del *Credito Fondiario* che ha continuato a beneficiare della collaborazione delle tre banche di interesse nazionale: i mutui erogati nell'esercizio sono ammontati a 100 miliardi, contro gli 88 miliardi del 1968, e l'importo delle cartelle in circolazione è salito a 431 miliardi (+ 18,1%). I soddisfacenti risultati economici hanno consentito di remunerare il capitale nella misura dell'8,50% (8% nel 1968).

Anche per il *Banco di Santo Spirito* il 1969 è stato un anno soddisfacente sotto il profilo sia patrimoniale che economico. La raccolta complessiva ha raggiunto a fine anno i 575 miliardi, con un incremento rispetto a fine 1968 del 14,6%; gli impieghi in lire, a loro volta, sono saliti a 279 miliardi (+ 37,9%). L'utile netto dell'esercizio ha consentito di mantenere invariato il dividendo dell'8,50% e di accrescere l'assegnazione alla riserva ordinaria.

## e) Ricerca

Lo sviluppo delle proprie autonome capacità di ricerca si è confermato, durante il 1969, come un fattore di fondamentale importanza per l'affermazione in numerosi campi dell'industria in cui il gruppo opera. Ciò è il riflesso, per un verso, della crescente integrazione del mercato europeo nel quale vanno estendendosi le iniziative dei grandi gruppi operanti su scala internazionale, il che limita le possibilità di fondare lo sviluppo dei settori a tecnologia di punta soltanto o soprattutto sull'acquisizione di licenze e assistenza tecnica esterna. Per altro verso, i progressi compiuti misurano la crescente capacità del gruppo di mobilitare e organizzare uomini e risorse nel campo dell'innovazione, integrando sempre più i programmi di ricerca con quelli di sviluppo a lungo termine della produzione.

Tra le più valide realizzazioni di questo indirizzo è il *Centro Sperimentale Metallurgico* per il quale il 1969 ha costituito il primo anno di esercizio a regime nella nuova sede di Castel Romano, inaugurata, come noto, nel 1968 e che ha raggiunto 439 addetti a fine 1969. Si è andata definendo, nell'anno, una linea di azione risultante dalla confluenza delle richieste o proposte dei soci (ai quali si è aggiunta nel 1969 la *SNAM Progetti*) e dei temi proposti dal Centro, in vista di garantire un proficuo equilibrio tra lavori di ricerca applicata e messa a punto di nuovi processi e prodotti, e al tempo stesso tra problemi di interesse generale — su cui si è concentrata per tre quarti l'attività del Centro nel 1969 — ed esigenze proprie dei singoli associati. Tra le ricerche effettuate va fatta menzione, per le interessanti conclusioni raggiunte, di un nuovo procedimento di formatura e, soprattutto, del progetto di un nuovo tipo di convertitore rotante giunto dopo anni di studio alla soglia del prototipo. Quest'ultimo progetto si è giovato della collaborazione di un centro sperimentale svedese e di finanziamenti della CEE e dell'*Assider*.

Nel settore elettronico la formulazione nel 1969 del programma di riassetto e sviluppo a lungo termine, di cui si è detto a suo luogo, ha avuto tra i suoi fondamentali presupposti la presenza nel gruppo di un complesso di attività di ricerca sufficientemente sperimentate e tra loro integrabili come sono quelle svolte dal *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni* (CSELT) e dai laboratori *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, *Selenia* e *ATES Componenti Elettronici* che, a fine 1969, occupavano complessivamente circa 2.300 tecnici equivalenti a pieno tempo.

Nell'esercizio in esame, è da menzionare la positiva conclusione da parte dello CSELT dello studio, commissionato dalla *Comsat* a conclusione di una gara internazionale, relativo a un sistema di assegnazione su domanda di circuiti telefonici via satellite; tale studio si è avvalso della collaborazione di *Italcable*, *Telespazio*, *SIRTI* e *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*. Quest'ultima azienda, da parte sua, ha proseguito in particolare le esperienze sui sistemi avanzati lungo le due grandi direttrici dell'introduzione, da un lato, dell'elettronica nella commutazione e, dall'altro, delle tecniche digitali sia nella commutazione che nella trasmissione.

La *Selenia*, nel 1969, ha avviato la produzione di apparecchiature, frutto dei propri sforzi di ricerca e sperimentazione, come il calcolatore GP 16, i nuovi radar per il controllo del traffico aereo e le celle solari; l'azienda si è in particolare dedicata, durante lo scorso esercizio, ai problemi della tecnologia e dei metodi di progettazione dei microcircuiti a microonde oltre che a esperienze nel campo del laser, conseguendo in entrambi i campi promettenti risultati ai fini di possibili sfruttamenti commerciali.

Infine, presso l'ATES *Componenti Elettronici*, che ha in corso di ultimazione la costruzione dei nuovi laboratori di Castelletto (Milano), dotati tra l'altro di una camera a flusso laminare di grande estensione, è entrata in funzione una linea pilota di circuiti integrati, campo in cui l'azienda ha notevolmente sviluppato, nell'anno, i propri studi. Per altri tipi di componenti, i brevetti conseguiti hanno suscitato vivo interesse presso l'industria utilizzatrice e portato tra l'altro alla concessione di una licenza a un'importante società europea produttrice di televisori.

Va infine ricordato che alla *Telespazio* è stato richiesto, dalla *Unione Europea di Radiodiffusione*, lo studio di stazioni terrestri europee in grado di operare sia con i satelliti del sistema *Intelsat* sia con quelli europei (*CETS* e *Symphonie*); inoltre, nell'ambito del programma spaziale nazionale SIRIO, il CNR ha affidato alla *Telespazio* il coordinamento del più importante esperimento incluso in tale programma.

Nell'ambito delle aziende meccaniche va segnalata l'attività dell'*Istituto per le Ricerche di Tecnologia Meccanica*, operante nel campo delle macchine utensili, che ha svolto ricerche per i soci (*Olivetti*, *Fiat*, *Finmeccanica*) e su commessa del CNR. L'*Alfa Romeo* ha proseguito gli studi relativi alla sicurezza dei veicoli e, anche in collaborazione con terzi, all'eliminazione della contaminazione atmosferica; i risultati finora raggiunti in questo campo sono stati utilizzati, tra l'altro, nella progettazione della nuova vettura dell'*Alfasud*.

Nel comparto elettromeccanico va segnalato il rafforzamento della capacità di ricerca dell'ASGEN, che oltre a dotare di una più ampia sede il proprio laboratorio centrale, ha creato un laboratorio elettronico e messo in servizio un nuovo più potente elaboratore.

In campo nucleare, la menzionata convenzione stipulata tra *Italimpianti*, *Progettazioni Meccaniche Nucleari* e *Ansaldo Meccanico Nucleare* ha consentito di meglio precisare per la PMN, che sta svolgendo attività soprattutto per i progetti CIRENE e PEC, le direttrici della sua azione. L'ampiezza e l'efficacia dell'attività del gruppo in questo settore è peraltro subordinata, come si è già detto, a un'impostazione dell'intervento pubblico volto a dotare l'industria dei mezzi occorrenti per effettuare, nel proprio ambito e in base a scelte imprenditoriali, l'attività di progettazione originale, con il massimo supporto della ricerca applicata svolta dai centri pubblici; quest'ultima notazione vale anche per il settore aerospaziale, dove gli sviluppi della società *Aeritalia*, costituita nel 1969 in compartecipazione con la *Fiat*, si affidano in buona misura alla possibilità di fruire del progettato centro di ricerche e prove aerospaziali.

Nel settore cantieristico, infine, è da segnalare il passaggio dalla fase di studio a quella di sperimentazione del progetto « Esquilino » per l'automazione della condotta della nave; tale progetto è stato messo a punto dal CETENA e dall'Università di Genova, con il finanziamento del CNR.

**Tabella V - Personale e spese di ricerca del gruppo nel 1968, 1969 e previsioni per il 1970**

	1968	1969 (preconsuntivo)	1970 (previsioni)
Personale tecnico impiegato nella ricerca (unità equivalenti a tempo pieno)	3.831	4.420	5.011
di cui: ricercatori	996	1.156	1.435
Spese correnti (miliardi di lire) (a)	30,2	36,3	42,9

(a) Spese per il personale, per materiali e ammortamenti e per ricerche affidate a terzi; queste ultime ammontano a 0,9 miliardi nel 1968 e a 1,5 miliardi sia nel 1969 sia, in previsione, nel 1970.

La consistenza del personale e l'ammontare delle spese correnti di ricerca per l'insieme del gruppo sono esposti nella tabella V con riferimento sia al 1968 e al 1969 sia alle previsioni per il 1970. Dai dati risulta che nell'esercizio trascorso il personale ha segnato un incremento di circa il 15% mentre le spese correnti sono aumentate del 20%.

A loro volta gli investimenti effettuati in impianti e attrezzature di ricerca sono stati nel 1969 pari a 6,4 miliardi, importo che fa seguito ai 9,6 miliardi dell'anno precedente, in cui fu sostanzialmente completato il *Centro Sperimentale Metallurgico*. Si rileva che l'elettronica è stato il settore che ha assorbito la maggior quota di investimenti (due quinti del totale).

Nell'esercizio in esame ha avuto inizio il corso sulla direzione e gestione della ricerca, organizzato dall'IFAP in collaborazione con l'apposito gruppo di lavoro IRI; tale gruppo ha anche avviato lo studio di particolari iniziative, da realizzare nei prossimi anni, intese ad accrescere la necessaria collaborazione tra aziende e università nel settore della ricerca.

È infine da ricordare che aziende di tutti i settori del gruppo prima menzionati hanno presentato richieste di finanziamento al fondo IMI per la ricerca, istituito a fine 1968; va tuttavia rilevato che non è stata sinora effettuata alcuna erogazione alle aziende in relazione ai progetti già approvati dal CIPE che, inoltre, deve ancora vagliare numerose domande.

Ciò induce a condividere le preoccupazioni da più parti espresse sulle remore che tuttora incontra l'attuazione della politica di ricerca formulata dal Governo.

## f) Occupazione e problemi del lavoro

Il personale del gruppo aveva raggiunto, a fine 1969, i 321 mila addetti (v. tabella VI) di cui il 57% (circa 184 mila) nel settore manifatturiero, il 30% (circa 95 mila) nelle aziende di servizi e il 10% (32 mila) nelle banche. Altri 9 mila addetti (3%) lavoravano infine nel settore delle infrastrutture e delle aziende varie, mentre l'Istituto e le finanziarie di settore impiegavano poco più di un migliaio di unità.

In complesso il personale del gruppo è aumentato nell'anno di oltre 16 mila addetti, pari al 5,3%. Trattasi di un incremento che non ha precedenti dal 1962 e che risulta percentualmente più che doppio di quello (+ 2,6%) registrato su scala nazionale dal-

**Tabella VI - Personale occupato nel gruppo alla fine degli anni 1968 e 1969 (a)**  
(migliaia di addetti)

Settori	Personale dipendente al		Variazioni rispetto al 1968	
	31-XII-1968	31-XII-1969 (dati provv.)	assolute	percentuali
<i>Manifatturieri</i>				
Siderurgia	71,4	74,2	+ 2,8	+ 3,9
Meccanica	48,9	53,0	+ 4,1	+ 8,4
Elettronica	15,2	18,0	+ 2,8	+ 18,4
Costruzioni e riparazioni navali	17,9	18,7	+ 0,8	+ 4,5
Cemento	2,0	2,1	+ 0,1	+ 5,0
Altri	17,4	17,7	+ 0,3	+ 1,7
<i>Totale</i>	<b>172,8</b>	<b>183,7</b>	<b>+10,9</b>	<b>+ 6,3</b>
<i>Servizi</i>				
Telecomunicazioni	49,2	51,0	+ 1,8	+ 3,7
Trasporti marittimi	13,1	13,1	—	—
Trasporti aerei	12,4	13,9	+ 1,5	+ 12,1
Radiotelevisione	11,0	11,7	+ 0,7	+ 6,4
Altri	4,7	5,0	+ 0,3	+ 6,4
<i>Totale</i>	<b>90,4</b>	<b>94,7</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>+ 4,8</b>
<i>Autostrade e altre infrastrutture</i>	2,3	2,8	+ 0,5	+ 21,7
<i>Banche</i>	31,6	32,0	+ 0,4	+ 1,3
<i>Aziende varie</i>	6,4	6,6	+ 0,2	+ 3,1
<i>Totale aziende</i>	<b>303,5</b>	<b>319,8</b>	<b>+16,3</b>	<b>+ 5,4</b>
<i>IRI e Finanziarie</i>	1,2	1,2	—	—
<i>Totale generale</i>	<b>304,7</b>	<b>321,0</b>	<b>+16,3</b>	<b>+ 5,3</b>

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo.

A partire dalla presente relazione si è proceduto ad un nuovo raggruppamento delle aziende per tipo di attività. In particolare, nella siderurgia sono state incluse le aziende commerciali ed altre del gruppo *Finsider* (CIMI, Ponteggi, Montubi, SANAC, ecc.) che svolgono attività complementari o ausiliarie a quella di base, precedentemente considerate fra le aziende varie manifatturiere e di servizi. Inoltre, è stata evidenziata l'occupazione del settore cementiero, prima inclusa nelle aziende varie manifatturiere. È stato pure enucleato dal settore meccanico e da quello delle telecomunicazioni il comparto delle aziende elettroniche (v. nota [a] della tabella I). Nei trasporti aerei, infine, è stata inclusa la *Società Gestioni Mense*, prima compresa nelle aziende varie di servizi.

È incluso il personale all'estero dipendente dalle società del gruppo *Finnare*, dall'*Alitalia*, dall'*Italcable* e altre, pari, complessivamente, a 4.512 persone nel 1968 e a 4.818 nel 1969.

Infine, per omogeneità di confronto il personale a fine 1968 include quello delle aziende entrate a far parte del gruppo nel corso del 1969 (ALCE, *Costruzioni Elettromeccaniche*, ELTEL e alcune altre minori precedentemente non considerate).

l'occupazione dipendente nei settori (manifatturieri, trasporti e comunicazioni, credito) in cui opera la massima parte delle aziende IRI.

Più di due terzi dell'incremento di personale (10.900 unità) si concentra nelle aziende manifatturiere (+ 6,3%) e in modo preminente riguardano: a) quelle mec-



caniche (4.100 addetti, pari all'8,4%) e in particolare l'*Alfa Romeo*, l'*Aerfer* e l'*Alfa-sud*; b) quelle elettroniche (2.800 persone), con un aumento percentuale considerevole (18,4%), in particolare per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, e c) quelle siderurgiche (2.800 persone, pari al 3,9%) soprattutto per l'ampliamento, tuttora in corso, dell'impianto *Italsider* di Taranto.

Le aziende di servizi hanno accresciuto i loro organici di 4.300 addetti (+4,8%), in relazione soprattutto all'ampliamento dell'attività nei settori delle telecomunicazioni e dei trasporti aerei. Di rilievo — almeno in termini percentuali (circa il 22%) — è stato infine l'aumento registrato nel settore delle infrastrutture.

La mobilità del personale del gruppo — quale si desume dai dati della tabella VII relativi ad un campione di aziende con oltre 210 mila addetti — continua a presentare da vari anni una tendenza crescente nelle assunzioni, mentre risulta in diminuzione nel 1969 l'importanza percentuale delle uscite, verosimilmente a causa di una minore fluidità del mercato del lavoro per le qualifiche operaie; i saldi netti mostrano, d'altra parte, che l'incremento in termini percentuali del personale impiegatizio continua ad essere maggiore, il che corrisponde a un'evoluzione di fondo determinata da fattori tecnologici e organizzativi operanti in tutta l'industria italiana.

**Tabella VII - Ricambio del personale in alcune aziende del gruppo negli anni 1967, 1968 e 1969 (a)**  
(in percentuale dell'occupazione media annua)

Qualifica	1967	1968	1969 (prov.)
<i>Entrate</i>			
Dirigenti e impiegati	9,8	9,8	12,8
Intermedi e operai	8,8	11,0	12,9
<i>Totale</i>	<u>9,1</u>	<u>10,7</u>	<u>12,9</u>
<i>Uscite</i>			
Dirigenti e impiegati	6,8	6,7	7,0
Intermedi e operai	9,2	9,7	8,5
<i>Totale</i>	<u>8,5</u>	<u>8,8</u>	<u>8,0</u>
<i>Variazioni nette</i>			
Dirigenti e impiegati	+ 3,0	+ 3,1	+ 5,8
Intermedi e operai	- 0,4	+ 1,3	+ 4,4
<i>Totale</i>	<u>+ 0,6</u>	<u>+ 1,9</u>	<u>+ 4,9</u>

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

Nel 1969 il costo globale del lavoro per l'intero gruppo (v. tabella VIII) ha superato i 1.100 miliardi (+ 13,1% sul 1968), mentre il costo per dipendente è salito da 3,4 a 3,7 milioni (+ 8,8%). L'aumento percentuale delle retribuzioni per addetto risulta praticamente doppio di quello registrato nel 1968 e dipende, sia dai primi effetti

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

	1968	1969 (dati provvisori)	Variazioni %	
			1968	1969
<b>Ammontare complessivo (L. miliardi)</b>				
Retribuzioni	754	856	5,2	13,5
Oneri sociali	260	291	4,3	11,9
<b>Totale</b>	<b>1.014</b>	<b>1.147</b>	<b>5,0</b>	<b>13,1</b>
<i>di cui:</i> Aziende manifatturiere	440	491	3,3	11,7
Servizi e Banche	574	657	6,2	14,5
<b>Importo medio annuo pro capite (L. migliaia)</b>				
Retribuzioni	2.561	2.797	4,7	9,2
Oneri sociali	882	950	3,8	7,7
<b>Totale</b>	<b>3.443</b>	<b>3.747</b>	<b>4,5</b>	<b>8,8</b>
<i>di cui:</i> Aziende manifatturiere	2.662	2.837	3,5	6,6
Servizi e Banche	4.444	4.929	5,1	10,9

della abolizione delle « zone salariali » e dalla accentuata dinamica della scala mobile, sia, in misura importante anche se variabile da azienda ad azienda, dagli effetti della contrattazione articolata, concentratasi soprattutto nel primo semestre. Ancora più accentuata risulta nei settori manifatturieri la dinamica delle retribuzioni orarie rispetto a quelle per addetto, che hanno risentito dei prolungati scioperi dell'ultima parte dell'anno, in relazione soprattutto al rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici. Si valuta che nel 1969 le ore perdute per astensioni dal lavoro connesse a vertenze contrattuali e ad altre cause abbiano raggiunto, nell'ambito delle aziende del gruppo associate all'*Intersind*, un totale di 15,7 milioni contro 3,3 milioni del 1968 e circa 1,5 milioni del 1967.

Per gli oneri sociali l'incremento è stato di poco inferiore a quello delle retribuzioni, come risultato degli effetti contrastanti di alcuni aumenti di aliquote e in maggior misura del provvedimento, adottato a fine 1968, di parziale fiscalizzazione per le aziende operanti nel Mezzogiorno.

L'attività svolta nel 1969 dall'ANCIFAP nel campo della formazione delle maestranze, dei tecnici intermedi e superiori e degli istruttori può compendiarsi come segue:

- al livello operai, hanno partecipato ai corsi biennali 1.731 giovani, mentre sono stati qualificati o riqualificati 5.720 operai adulti; le attività di aggiornamento, a loro volta, sono state seguite da 1.079 operai di prossima assunzione o già dipendenti;
- al livello tecnici intermedi, si sono avuti 881 partecipanti ai corsi per dipendenti delle aziende del gruppo, svolti presso tutti i centri ad eccezione di quello di Trieste, mentre hanno seguito i corsi di preinserimento 360 giovani, compresi i frequentatori del biennio delle scuole speciali di tecnologia, istituite dal Ministero della pubblica istruzione presso i centri di Genova e Terni;

- al livello tecnici superiori, 64 periti industriali hanno completato il corso biennale conseguendo il diploma e 65 sono stati promossi al secondo anno;
- al livello istruttori, infine, 899 elementi (147 in più rispetto all'esercizio precedente) hanno partecipato a corsi di formazione o di aggiornamento, includenti quelli di preparazione del personale istruttore dei centri addestramento professionale del Mezzogiorno, svolti per conto della Cassa per il Mezzogiorno.

L'attività di assistenza tecnica è stata estesa anche a paesi in via di sviluppo (Algeria, Congo, Senegal, Zambia) ai fini della costituzione di unità addestrative per personale tecnico e istruttore.

Per i quadri dirigenti ha ulteriormente sviluppato la sua attività didattica il Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali. Tale attività si è articolata nel 1969 come segue: corsi di introduzione alle tecniche organizzative e di gestione (per persone con uno o due anni di esperienza); corsi di specializzazione e aggiornamento (per quadri provenienti da diversi settori aziendali); corsi di formazione integrata e aggiornamento (per quadri già inseriti in posizioni di responsabilità); riunioni di documentazione e informazione per dirigenti; corsi in azienda su tecniche organizzative e di gestione (per elementi inseriti a vari livelli). In complesso, l'attività formativa svolta nel 1969 presso il Centro ha interessato 710 persone; quella svolta presso le aziende 1.590 persone.

Durante il 1969 l'IRI ha altresì organizzato, per l'ottavo anno consecutivo, un corso di perfezionamento per quadri tecnici provenienti da paesi in via di sviluppo. Ad esso hanno partecipato 98 assegnatari di borse IRI ai quali sono stati affiancati, in base ad accordi presi con il Ministero degli affari esteri, l'ONU, la CEE e il GATT, altri 17 tecnici che hanno usufruito di borse concesse da tali organismi. Dei partecipanti, 47 provenivano dall'Africa, 35 dall'America Latina, 18 dall'Asia e 15 dall'Europa. Oltre all'accresciuta affluenza di elementi provenienti da paesi africani, è da segnalare il notevole livello dei partecipanti, che si sono concentrati soprattutto nei campi radiotelevisivo, bancario, dei trasporti aerei, delle telecomunicazioni e siderurgico. Anche nel 1969 sono stati accolti tecnici e studiosi per più brevi permanenze presso l'Istituto o aziende del gruppo.

## g) Andamento finanziario

L'attività svolta dalle aziende del gruppo nel 1969 ha determinato un fabbisogno finanziario di 627,8 miliardi, con un aumento di 83,5 miliardi (+ 15,3%) sul 1968. A tale aumento ha concorso per oltre quattro quinti il maggior volume di investimenti in impianti (+ 69,7 miliardi), cui si sono aggiunte, per il residuo, le maggiori occorrenze di capitale di esercizio.

Dall'analisi delle fonti di copertura (v. tabella IX) risulta che l'accennato fabbisogno del 1969 è stato coperto per il 47,1% con l'autofinanziamento, salito da 233,7 miliardi nel 1968 a 295,9 miliardi nel 1969. Tale aumento di circa il 27% è attribuibile in larga parte ai settori telefonico, siderurgico e dei trasporti aerei. Si è invece ridotto da 258,3 miliardi nel 1968 a 226,3 miliardi nel 1969 l'afflusso di nuovi mezzi liquidi alle aziende dal mercato, per cui la loro incidenza è scesa dal 47,5% al 36,1% del totale fabbisogno. L'importo di 226,3 miliardi

**Tabella IX - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1968 e 1969**

	L.miliardi		%	
	1968	1969	1968	1969
<b>A) AUTOFINANZIAMENTO</b> (ammortamenti, accantonamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale ed altri fondi, utili passati a riserva, al netto delle perdite)	<b>233,7</b>	<b>295,9</b>	<b>42,9</b>	<b>47,1</b>
<b>B) MEZZI LIQUIDI ATTINTI DALLE AZIENDE AL MERCATO</b>				
quote di aumenti di capitale versate da terzi azionisti	16,5	25,6	3,0	4,1
mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	287,5	208,5	52,8	33,2
operazioni di tesoreria	- 45,7	- 7,8	- 8,3	- 1,2
	<b>258,3</b>	<b>226,3</b>	<b>47,5</b>	<b>36,1</b>
<b>C) INCASSO CREDITI ARRETRATI DEL GRUPPO FINMARE VERSO LO STATO</b>	<b>25,1</b>	<b>—</b>	<b>4,6</b>	<b>—</b>
<b>Totale A) + B) + C)</b>	<b>517,1</b>	<b>522,2</b>	<b>95,0</b>	<b>83,2</b>
<b>D) IRI</b>				
apporto netto	27,2	105,6	5,0	16,8
<b>Totale generale</b>	<b>544,3</b>	<b>627,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

del 1969 risulta in massima parte costituito dall'aumento dei debiti a media e lunga scadenza (208,5 miliardi), cui si è aggiunto l'apporto di 25,6 miliardi di terzi azionisti per aumenti di capitale, mentre si è registrata una riduzione di 7,8 miliardi nelle operazioni di tesoreria.

L'apporto netto dell'IRI alle aziende, nella duplice forma della partecipazione agli aumenti di capitale e della erogazione di finanziamenti, è salito da 27,2 miliardi nel 1968 a 105,6 miliardi nel 1969, passando a rappresentare il 16,8% nella copertura del fabbisogno, contro il 5% del 1968.

Come appare dalla tabella X, in cui viene riportato il fabbisogno finanziario dell'Istituto, l'anzidetto apporto alle aziende di 105,6 miliardi rappresenta la differenza fra nuovi interventi per 122,8 miliardi (a favore principalmente dei settori meccanico e cantieristico) e un rientro di 17,2 miliardi da parte del settore autostradale. Ad aumentare il fabbisogno dell'Istituto del 1969 hanno concorso, poi, rimborsi di prestiti obbligazionari per 47 miliardi e acquisti di azioni per 0,9 miliardi (1). Nel complesso, quindi, l'IRI ha dovuto far fronte a un fabbisogno di 153,5 miliardi, contro 102,7 miliardi nel 1968.

(1) Di cui 0,8 miliardi di azioni del *Credito Italiano* e 0,1 di diritti STET.

**Tabella X - Analisi del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	1968	1969
Apporti alle aziende	84,2	122,8
Rientri dalle aziende	— 57,0	— 17,2
	27,2	105,6
Rilievo di azioni	0,3	—
Movimento di portafoglio azionario	8,5	0,9
Rimborso di debiti obbligazionari	42,5	47,0
Rimborso operazioni di tesoreria	24,2 (a)	—
<b>Totale</b>	<b>102,7</b>	<b>153,5</b>

(a) Comprese le variazioni dei depositi di società del gruppo (rimborsi per 11 miliardi) e delle disponibilità (incrementi di 0,4 miliardi).

Le relative fonti di copertura sono analizzate nella tabella XI. Si rileva, in primo luogo, che nel 1969 l'Istituto ha incassato a titolo di aumento del fondo di dotazione 77,9 miliardi, costituiti dall'ultima quota, di 18 miliardi, dell'aumento disposto nel 1964 con legge n. 790 e dalla seconda quota, di 60 miliardi (incassati 59,9 miliardi), di quello deliberato nel 1967 con legge n. 1252.

Nel 1969, come nell'esercizio precedente, il collocamento di obbligazioni è stato piuttosto contenuto, essendo ammontato a 11,5 miliardi, che rappresentano il netto ricavo di 12 miliardi nominali di obbligazioni facenti parte di una serie chiusa di complessivi 15 miliardi destinata a rimanere fuori mercato. Tenuto conto poi che nel corso dell'anno sono state rimborsate obbligazioni per 47 miliardi (v. tabella X), si constata che anche nel 1969 si è fatto luogo a un rimborso netto di obbligazioni (per 35,5 miliardi).

**Tabella XI - Copertura del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	1968	1969
Aumento fondo di dotazione	81,0	77,9
Collocamento obbligazioni (a)	7,2	11,5
Aumento altri debiti a media e lunga scadenza	8,0	2,4
Aumento operazioni di tesoreria	—	37,1 (b)
Smobilizzi (c)	6,2	18,4
Utilizzo di altre attività	0,3	6,2
<b>Totale</b>	<b>102,7</b>	<b>153,5</b>

(a) Netto ricavo.

(b) Comprese le variazioni dei depositi di società del gruppo (aumento dei depositi per 31,5 miliardi) e delle disponibilità (incremento di 0,6 miliardi).

(c) Inclusi i trasferimenti all'interno del gruppo (5,9 miliardi nel 1968 e 3,9 miliardi nel 1969).

Il residuo fabbisogno dell'Istituto è stato fronteggiato prevalentemente con il ricorso alle operazioni di tesoreria (37,1 miliardi, in massima parte costituiti da temporanee disponibilità della società *Autostrade* depositate presso l'Istituto) oltre che con il realizzo di 18,4 miliardi di partecipazioni (di cui, soprattutto, 13,4 miliardi per vendite di azioni *Alitalia* e 3,6 miliardi per cessione a *Finmeccanica* di pacchetti *Delta*, *Santeustacchio* e *Filotecnica Salmoiraghi*).

Se si tiene conto dei mezzi rifluiti al mercato attraverso il rimborso di debiti e l'acquisto di azioni e si eliminano le duplicazioni relative alle variazioni dei depositi delle società del gruppo e agli smobilizzi all'interno del gruppo, si rileva che nel 1969

**Tabella XII - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende) negli anni 1968 e 1969**

	L.miliardi		%	
	1968	1969	1968	1969
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	<b>81,0</b>	<b>77,9 (a)</b>	<b>27,8</b>	<b>26,3</b>
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	16,5	25,6 (b)	5,7	8,6
Obbligazioni e altre operazioni a media e lunga scadenza	260,2	175,4 (c)	89,4	59,1
Smobilizzo partecipazioni IRI	0,3	14,5 (d)	0,1	4,9
Utilizzo di altre attività IRI	0,3	6,2 (e)	0,1	2,1
Operazioni di tesoreria	- 58,9	- 2,2 (f)	- 20,2	- 0,7
	<b>218,4</b>	<b>219,5</b>	<b>75,1</b>	<b>74,0</b>
<i>meno:</i>				
Rilievo e acquisto di azioni	- 8,5	- 0,9 (g)	- 2,9	- 0,3
<b>Totale apporto netto mercato</b>	<b>209,9</b>	<b>218,6</b>	<b>72,2</b>	<b>73,7</b>
<b>Totale generale</b>	<b>290,9</b>	<b>296,5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Vedi tabella XI.

(b) Vedi tabella IX.

(c) Così costituito:

— mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza delle aziende del gruppo (v. tabella IX) 208,5

— collocamento obbligazioni IRI (v. tabella XI) 11,5

— aumento altri debiti a media e lunga scadenza dell'IRI (v. tabella XI) 2,4

222,4

meno: rimborso di debiti obbligazionari IRI (v. tabella X) 47,0

175,4

(d) Così ottenuto:

smobilizzo partecipazioni IRI (v. tabella XI) 18,4

meno: trasferimenti intergruppo (v. tabella XI in nota) 3,9

14,5

(e) Vedi tabella XI.

(f) A cui si perviene come di seguito:

— operazioni di tesoreria delle aziende del gruppo (v. tabella IX) - 7,8

— operazioni di tesoreria IRI (v. tabella XI) + 37,1

meno: aumento dei depositi di società del gruppo presso l'IRI (v. tab. XI in nota) - 31,5 + 5,6

- 2,2

(g) Vedi tabella X.

l'Istituto ha in effetti rimborsato al mercato 7,7 miliardi (1) che fanno seguito agli analoghi rimborsi di 48,4 miliardi nel 1968 e di 69,9 miliardi nel 1967. Conseguentemente, considerato che nel 1969 le aziende hanno prelevato sul mercato 226,3 miliardi (v. tabella IX), si determina in 218,6 miliardi l'apporto netto del mercato al gruppo (IRI e aziende) nell'esercizio in esame.

Il concorso rispettivo del mercato e dello Stato al finanziamento del gruppo nell'ultimo biennio è riportato nella tabella XII, dalla quale si rileva che nel 1969 le aziende e l'IRI hanno utilizzato un ammontare di nuovi mezzi liquidi (296,5 miliardi) analogo a quello del 1968 (290,9 miliardi). Ciò è stato possibile, in presenza di un maggior fabbisogno delle aziende del gruppo, come detto, di oltre il 15%, grazie soprattutto al citato aumento dell'autofinanziamento.

È da notare, infine, che nel 1969 si è fatto ricorso ai debiti a media e lunga scadenza (175,4 miliardi) in misura sensibilmente inferiore a quella del 1968 (260,2 miliardi); d'altra parte, nel 1968 si ebbe una cospicua riduzione nelle operazioni di tesoreria (— 58,9 miliardi), rimaste invece praticamente sul livello di un anno prima alla fine dell'esercizio 1969.

## h) Risultati economici

A chiusura di un anno contrassegnato dal sovrapporsi a una positiva evoluzione congiunturale di tensioni sindacali di imprevedibile gravità, i risultati economici generalmente conseguiti dalle aziende del gruppo devono giudicarsi apprezzabili, anche se inferiori alle attese fondate sull'andamento dei primi otto mesi. Ciò vale soprattutto per le aziende manifatturiere che più direttamente hanno risentito degli scioperi dell'autunno effettuati spesso con modalità che hanno comportato turbamenti e danni maggiori di quelli conseguenti alla semplice sospensione di attività. Più in generale, poi, si sono registrati aumenti dei costi del lavoro, dei materiali e dei finanziamenti; d'altra parte gli effetti degli stessi aumenti dei prezzi di vendita, che pure si sono verificati in alcuni settori, sono stati spesso vanificati dalle prolungate interruzioni di attività.

Nell'ambito delle *aziende manifatturiere*, quelle siderurgiche hanno generalmente fruito del migliorato rendimento delle ampliate strutture produttive e commerciali,

(1) A tale dato si perviene come segue:

		<u>L.miliardi</u>
totale fabbisogno di cui alla tabella XI		153,5
meno: apporto dello Stato (v. tabella XI)		<u>77,9</u>
		75,6
meno:		
— rimborso obbligazioni (v. tabella X)	47,0	
— acquisto azioni (v. tabella X)	<u>0,9</u>	<u>47,9</u>
		27,7
meno duplicazioni:		
— aumento depositi di società del gruppo (v. tabella XI in nota)	31,5	
— smobilizzi intergruppo (v. tabella XI in nota)	<u>3,9</u>	<u>35,4</u>
		— 7,7

sfruttate a pieno regime sino all'autunno, in presenza anche di una generale ripresa dei prezzi rispetto ai livelli depressi registrati dal 1961 in poi.

Tra le maggiori imprese, l'*Italsider* assegna un dividendo del 6% (5% nell'esercizio precedente) dopo aver effettuato ammortamenti di circa un quarto superiori a quelli del 1968. Si è invece ridotto l'utile di gestione della *Dalmine*, investita da agitazioni sindacali di particolare intensità in una fase già molto impegnativa di ristrutturazione degli impianti; la società pertanto remunera il capitale in misura più contenuta (5%) che nel 1968 (10%). La *Terni* chiude in lieve perdita, perdurando la pesante situazione del reparto *lavorazioni speciali*, mentre la *Terninoss* ha potuto conseguire un utile nettamente superiore a quello dell'esercizio precedente. In sensibile progresso anche i risultati della *Breda* che ha chiuso l'esercizio dimezzando la perdita del 1968.

Tra le aziende extrasiderurgiche del gruppo *Finsider*, positivo l'andamento della *Cementir*, che ha potuto remunerare il capitale sociale, aumentato nell'anno, nella stessa misura dell'esercizio precedente (9%), con ricorso in parte ad accantonamenti. Per la capogruppo *Finsider*, infine, può prevedersi la distribuzione di un dividendo pari o lievemente superiore a quello (8%) assegnato nel precedente esercizio.

Nel settore meccanico, le perdite di produzione connesse alle agitazioni sindacali e gli incrementi generalizzati dei costi hanno inciso particolarmente sulle società coinvolte in una impegnativa fase di riorganizzazione aziendale, come le imprese produttrici di macchinario industriale (*CMI*, *FMI-Mecfond*, *Santeustacchio*, *Termomeccanica*) e quelle del ramo elettrotermomeccanico e nucleare (*ASGEN*, *OCREN*, *Ansaldo Meccanico Nucleare*); molte di queste società, oltre ad essere caratterizzate da dimensioni inadeguate a un confronto concorrenziale, hanno in portafoglio buona parte delle commesse a prezzi bloccati. È comunque da segnalare il positivo andamento economico dello stabilimento meccanico dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* cui si contrappone la gestione ancora fortemente deficitaria della fonderia, in attesa del completamento dell'opera di riassetto.

Un utile di esercizio dello stesso livello dell'anno precedente è stato registrato dall'*Alfa Romeo*, grazie agli eccellenti risultati dei primi tre trimestri dell'anno; la società è così in condizione di remunerare il capitale sociale nella stessa misura dell'esercizio precedente (6%), dopo aver provveduto ad adeguati stanziamenti per ammortamenti. Nel ramo aerospaziale, l'*Aerfer* ha chiuso anche nel 1969 il bilancio in utile; buoni, infine, i risultati dell'*OTO-Melara*, dell'*Aerimpianti* e della *Walworth International*.

Fra le aziende operanti nel settore elettronico, la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, la cui attività è stata turbata da conflitti sindacali oltremodo violenti, è in condizione di remunerare il capitale nella stessa misura dello scorso anno (9%) con un ricorso alle riserve societarie. L'*ATES Componenti Elettronici* è riuscita per la prima volta a chiudere in utile, mentre la *Selenia* ha conseguito un sostanziale pareggio.

Nel settore cantieristico, l'attività delle imprese di costruzione è stata gravemente intralciata dagli scioperi connessi, oltre che al rinnovo del contratto nazionale di lavoro, a specifiche vertenze aziendali, in presenza per di più di notevoli ritardi nelle consegne di materiali per le agitazioni presso le industrie fornitrici; gli slittamenti di commesse, tutte o quasi a prezzo bloccato, a fronte di costi rapidamente crescenti, hanno inevitabilmente aggravato le perdite. Sono peggiorati i risultati anche delle imprese di riparazione che, a causa delle agitazioni, hanno visto annul-



lati parte degli ordini già acquisiti e dirottati non pochi nuovi ordini verso concorrenti stranieri.

Positivo, nel complesso, è stato l'andamento economico delle aziende del gruppo SME. In particolare, hanno distribuito dividendi pari a quelli dell'esercizio precedente la *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* (4%), la *Napolgas* (4,5%), l'*Alfacavi* (8%) e la SEBI. (8%), mentre la *Fabbriche Accumulatori Riunite Partenope Hensemberger-PH* aumenta la remunerazione del capitale dal 6% all'8%. Tuttora deficitaria, anche se in miglioramento, la gestione delle società *Surgela* e *Celdit*; il risultato economico della *Generale Supermercati* risente del rallentato sviluppo della catena dei punti di vendita, causa le note remore cui è soggetto il rilascio di licenze. La capogruppo SME rimane in grado di remunerare il capitale sociale nella stessa misura del precedente esercizio (8%), grazie anche a un prelievo dal fondo plusvalenze da indennizzo ENEL.

Le aziende facenti capo alla SPA hanno, nell'insieme, migliorato i risultati economici che, comunque, permangono prevalentemente deficitari. In particolare, hanno registrato una minor perdita sia la *Saivo* che la *Maccarese* e un andamento soddisfacente la *Monte Amiata* che prevede di distribuire al capitale sociale — aumentato nel corso del 1969 — un dividendo del 16% (15% nell'esercizio precedente).

Risultati economici soddisfacenti sono stati conseguiti anche nel 1969 dalle società controllate dall'*Italstrade* (SCAI, ISA, SPEA), per cui la capogruppo ha mantenuto invariato il dividendo (6%).

Passando alle *aziende di servizi*, va innanzitutto rilevato il buon andamento della SIP che prevede di mantenere il dividendo del 7% sul capitale, aumentato da 400 a 445 miliardi, avendo nel contempo provveduto a un congruo aumento dello stanziamento al fondo ammortamenti.

Il favorevole andamento dell'attività dell'*Italcable* consente di assegnare quest'anno un dividendo del 6% (4% nell'esercizio precedente). È ulteriormente migliorata la gestione economica della *Telespazio* che ha così raggiunto per la prima volta una situazione di equilibrio. Le società minori del gruppo STET (SEAT, SETA e SAIAT) hanno distribuito dividendi pari a quelli del precedente esercizio (rispettivamente 7,5%; 7% e 4,5%).

L'andamento complessivo delle società del gruppo — incluse quelle operanti nel settore manifatturiero — consentirà alla STET di remunerare il capitale sempre nella misura del 7,75%.

Un apprezzabile aumento degli introiti del traffico e l'adeguamento della sovvenzione comportato dalla terza revisione biennale hanno consentito un miglioramento complessivo dei risultati economici delle compagnie del gruppo *Finmare*. Mentre il *Lloyd Triestino* assegna lo stesso dividendo dell'esercizio precedente (6,5%), l'*Italia* è in grado di remunerare il capitale in misura del 5,5%, dopo aver coperto la residua perdita relativa all'esercizio 1967, e l'*Adriatica* può assorbire gran parte delle perdite degli scorsi esercizi; la *Tirrenia*, invece, distribuisce un dividendo del 6%, leggermente inferiore a quello del 1968 (6,5%). Dal canto suo, la capogruppo *Finmare* prevede di remunerare il capitale nella misura del 6% (contro il 5,5% nel precedente esercizio).

L'utile conseguito dall'*Alitalia* consente alla società di assegnare anche quest'anno un dividendo del 7%, dopo aver provveduto a stanziare ammortamenti congruamente accresciuti; per le società collegate, si rileva che la perdita registrata dal-

l'ATI è imputabile ai cospicui oneri comportati dalla impegnativa espansione della flotta e dei servizi che ha caratterizzato l'esercizio; in sostanziale equilibrio i risultati economici conseguiti dalla SOGEME e dalla SAM, mentre la gestione dell'*Elivie* perdura in deficit.

Alla rallentata espansione degli introiti da canoni e all'accelerata crescita del costo dei servizi radiotelevisivi, fenomeni che caratterizzano da alcuni anni la gestione della RAI, si è aggiunta nel 1969 la pratica stazionarietà dei proventi per la pubblicità. Il dividendo è stato comunque mantenuto invariato (6%), essendosi potuto ridurre lo stanziamento al fondo ammortamenti risultando quest'ultimo più che adeguato al deterioramento tecnico-economico degli impianti. La collegata SIPRA, infine, è in condizione di distribuire un dividendo immutato (15%).

## Bilancio dell'Istituto al 31 dicembre 1969

### a) Stato patrimoniale

Un sintetico confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto al 31 dicembre del 1968 e del 1969 è riportato nella tabella XIII. Da essa si rileva che il complesso delle partecipazioni e dei finanziamenti in aziende in esercizio è salito da 1.166,2 a 1.248,2 miliardi; l'aumento di 82 miliardi risulta dalle variazioni riportate in dettaglio nella tabella XIV.

Si nota che l'Istituto ha effettuato nel 1969 nuovi investimenti per 123,1 miliardi, principalmente nei settori meccanico (63,6 miliardi), cantieristico (28 miliardi) e telefonico (14 miliardi); per contro, si è ridotto l'indebitamento del settore autostradale verso l'IRI, in relazione soprattutto al ricorso diretto della società *Autostrade* al mercato finanziario, con l'emissione nel 1969 di un prestito obbligazionario garantito dall'Istituto.

L'importo dei realizzi (17,6 miliardi) risulta principalmente dall'offerta sul mercato di azioni *Alitalia* per 13,4 miliardi, oltre che dalla cessione alla *Finmeccanica* dei pacchetti azionari delle società *Delta*, *Santeustacchio* e *Filotecnica Salmoiraghi*; ciò in relazione all'indirizzo di mantenere nel portafoglio dell'Istituto soltanto le partecipazioni nelle società capogruppo controllate, siano esse finanziarie (di settore o altre, come SME e SPA) o industriali (*Alitalia*, RAI, ecc.), cedendo quindi gradualmente alle stesse le altre partecipazioni dell'Istituto (tranne i pochi casi in cui particolari circostanze richiedano un diretto collegamento con l'IRI).

**Tabella XIII - Confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1968 e 1969 (a)**  
(miliardi di lire)

	31-XII-1968	Variazioni	31-XII-1969
<b>ATTIVO</b>			
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende:</i>			
Bancarie e finanziarie	237,4	+ 9,8	247,2
Siderurgiche	324,5	+ 5,0	329,5
Meccaniche	133,8	+ 46,8	180,6
Cantieristiche	61,2	+ 21,7	83,9
Telefoniche	166,6	+ 20,5	187,1
Trasporti marittimi	90,8	—	90,8
Trasporti aerei	46,5	— 6,5	40,0
Autostradali	35,1	— 17,2	17,9
Radiotelevisive	9,4	—	9,4
Varie	60,9	+ 1,9	62,8
<b>Totale parite in esercizio</b>	<b>1.166,2</b>	<b>+ 82,0</b>	<b>1.248,2</b>
Partite in liquidazione	8,8	— 0,2	8,6
	<b>1.175,0</b>	<b>+ 81,8</b>	<b>1.256,8</b>
Saldo altre attività e passività (b)	48,8	— 6,2	42,6
	<b>1.223,8</b>	<b>+ 75,6</b>	<b>1.299,4</b>
<b>PASSIVO</b>			
Obbligazioni	725,8	— 36,6	689,2
Debiti a media e lunga scadenza	29,2	+ 2,4	31,6
Indebitamento a breve scadenza	27,2	+ 37,7	64,9
<b>Totale debiti</b>	<b>782,2</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>785,7</b>
<i>Fondi patrimoniali</i>			
Fondo di dotazione	517,4	+ 77,9	595,3
Riserva ordinaria e speciale	1,2	+ 0,2	1,4
	518,6	+ 78,1	596,7
Perdite da regolare	78,1	+ 6,3	84,4
<b>Patrimonio netto</b>	<b>440,5</b>	<b>+ 71,8</b>	<b>512,3</b>
Avanzo di gestione	1,1	+ 0,3	1,4
	<b>1.223,8</b>	<b>+ 75,6</b>	<b>1.299,4</b>

(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 (1,7 miliardi a fine 1968 e 3,4 miliardi a fine 1969);
- si sono comprese nei dati dell'Istituto a fine 1968 le operazioni finanziarie intergruppo svolte attraverso la SAGEA, che è una partecipazione totalitaria; più precisamente è stato inserito all'attivo — tra i finanziamenti a società del gruppo — e corrispondentemente al passivo — nell'indebitamento a breve scadenza per finanziamenti da altre società del gruppo — l'importo di 5,1 miliardi;
- per brevità si sono riunite in un'unica voce « saldo altre attività e passività » le seguenti partite: cassa, crediti diversi, scarti su obbligazioni, fondo speciale, fondo liquidazione personale e debiti diversi, al netto dei decimi da versare;
- il fondo di dotazione è considerato al netto delle quote non ancora incassate a fine anno (378 miliardi a fine 1968 e 300,1 miliardi a fine 1969).

(b) Il saldo include la partita di 8,2 miliardi — posta in evidenza nella relazione del Collegio dei Sindaci — relativa al credito che l'Istituto vanta nei riguardi dell'Ente Autonomo di Gestione per il Cinema a chiusura della gestione per mandato di Cinecittà da parte dell'IRI; la sistemazione di tale credito è ora all'esame delle autorità competenti nell'ambito di provvedimenti che riguardano l'ente debitore.

**Tabella XIV - Variazioni delle partecipazioni e dei finanziamenti  
nelle aziende in esercizio nel 1969**  
(miliardi di lire)

Aziende	Nuovi investimenti o rientri	Realizzi	Rivalutazioni (+) e svalutazioni (-)	Totale
Bancarie e finanziarie	+ 9,8	—	—	+ 9,8
Siderurgiche	+ 5,0	—	—	+ 5,0
Meccaniche	+ 63,6	— 3,6	— 13,2	+ 46,8
Cantieristiche	+ 28,0	—	— 6,3	+ 21,7
Telefoniche	+ 14,0	— 0,4	+ 6,9	+ 20,5
Trasporti marittimi	—	—	—	—
Trasporti aerei	+ 0,2	— 13,5	+ 6,8	— 6,5
Autostradali	— 17,2	—	—	— 17,2
Radiotelevisive	—	—	—	—
Varie	+ 2,5	— 0,1	— 0,5	+ 1,9
<b>Totale aziende in esercizio</b>	<b>+ 105,9</b>	<b>— 17,6</b>	<b>— 6,3</b>	<b>+ 82,0</b>

Le svalutazioni sono connesse per 13,7 miliardi a riduzioni di capitali o a remissioni di crediti nei settori meccanico e delle aziende varie e risultano fronteggiate da rivalutazioni delle azioni STET e SIP (mediante attribuzione del valore nominale alle azioni ricevute nel corso dell'esercizio in assegnazione gratuita) e *Alitalia* (allineando a circa il valore nominale il valore di carico abbassatosi per effetto delle vendite sul mercato). Invece le nuove perdite emerse in sede di riassetto del settore cantieristico (6,3 miliardi) sono state portate, come nel 1968, in aumento della voce « perdite patrimoniali da regolare », di cui è sempre all'esame la sistemazione; si rileva in proposito che, anche per invito della Corte dei Conti, le autorità competenti hanno allo studio i necessari provvedimenti, che si rende ormai necessario siano al più presto adottati.

Considerando le partecipazioni e i finanziamenti dell'Istituto nel loro insieme, gli investimenti non in reddito o a tassi non remunerativi rispetto al costo del denaro sono mediamente ammontati, nel 1969, a 402 miliardi. Essi sono principalmente costituiti dalle partecipazioni azionarie nelle aziende meccaniche (esclusa *Alfa Romeo* e altre minori), cantieristiche e nella SPA, nonché dai finanziamenti a tassi ridotti, concessi al fine di contenere i relativi disavanzi, a *Finmeccanica* (lire miliardi 22 all'1%), al gruppo cantieristico (L. miliardi 15 all'1%), alla SPA e all'ISAP. Sono inoltre inclusi nelle partite in esame la partecipazione nella società *Autostrade* e i finanziamenti relativi a impianti in fase di avviamento (*Alfasud*: L. miliardi 16 al 2%; *Italsider-Taranto*: L. miliardi 24 al 4% e L. miliardi 79 al 3%). Passando all'esame delle passività e dei mezzi propri dell'Istituto (tabella XV), si nota che questi ultimi si sono incrementati nel 1969 di 72,1 miliardi, per effetto dell'incasso di 77,9 miliardi di quote dell'aumento del fondo di dotazione, dell'accantonamento di 0,2 miliardi alla riserva ordinaria e della determinazione di

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

	Consistenza in miliardi di lire a fine						Composizione % a fine					
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Obbligazioni	699,7	781,8	793,7	760,7	725,8	689,2	59,8	65,8	63,0	63,0	59,3	53,1
Altri debiti a media e lunga scadenza	14,3	9,9	12,7	21,2	29,2	31,6	1,2	0,8	1,0	1,8	2,4	2,4
Indebita- mento a breve scadenza	125,4	30,0	89,4	51,1	27,2	64,9	10,7	2,5	7,1	4,2	2,2	5,0
<b>Totale inde- bitamento</b>	<b>839,4</b>	<b>821,7</b>	<b>895,8</b>	<b>833,0</b>	<b>782,2</b>	<b>785,7</b>	<b>71,7</b>	<b>69,1</b>	<b>71,1</b>	<b>69,0</b>	<b>63,9</b>	<b>60,5</b>
Fondi patri- moniali (a)	330,4	367,2	364,7	373,7	441,6	513,7	28,3	30,9	28,9	31,0	36,1	39,5
<b>Totale</b>	<b>1.169,8</b>	<b>1.188,9</b>	<b>1.260,5</b>	<b>1.206,7</b>	<b>1.223,8</b>	<b>1.299,4</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</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 (125 miliardi a fine 1964; 79,5 miliardi a fine 1965 e 1966; 59 miliardi a fine 1967; 378 miliardi a fine 1968; 300,1 miliardi a fine 1969); incluso l'utile dell'esercizio.

un maggior avanzo di gestione per 0,3 miliardi (complessivamente, quindi, 78,4 miliardi), cui si è contrapposto il ricordato incremento di 6,3 miliardi delle « perdite patrimoniali da regolare ».

All'aumento dei fondi patrimoniali dell'Istituto da 441,6 a 513,7 miliardi si è accompagnata una sostanziale stazionarietà dell'indebitamento, dopo le riduzioni registrate nel 1967 e nel 1968 (tabella XVI). Nel 1969 i debiti si sono infatti accresciuti di soli 3,5 miliardi, differenza tra un aumento di 40,1 miliardi nei mutui e nei debiti a breve (essenzialmente, con riguardo a questi ultimi, per le maggiori disponibilità temporaneamente depositate presso l'Istituto da società del gruppo) e una diminuzione di 36,6 miliardi dei debiti obbligazionari.

**Tabella XVI - Variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nel periodo 1964-69**  
(miliardi di lire)

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Obbligazioni	+ 95,3	+ 82,1	+ 11,9	— 33,0	— 34,9	— 36,6
Altri debiti a media e lunga scadenza	— 2,1	— 4,4	+ 2,8	+ 8,5	+ 8,0	+ 2,4
Indebitamento a breve scadenza	+105,0	— 95,4	+ 59,4	— 38,3	— 23,9	+ 37,7
<b>Totale</b>	<b>+198,2</b>	<b>— 17,7</b>	<b>+ 74,1</b>	<b>— 62,8</b>	<b>— 50,8</b>	<b>+ 3,5</b>

Alla fine del 1969, l'indebitamento complessivo ascendeva, quindi, a 785,7 miliardi, pari al 60,5% del totale dei mezzi finanziari a disposizione dell'Istituto; tale percentuale risulta inferiore a quella rilevabile a fine 1968 (63,9%) e ancor più a quella mediamente registrata nel quadriennio 1964-67 (circa il 70%).

## b) Conto profitti e perdite

Il conto economico dell'esercizio 1969, raffrontato nella tabella XVII con quello del 1968, chiude con un avanzo di gestione di 1,4 miliardi. Il reddito conseguito

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

	1968	Variazioni	1969
<i>Proventi</i>			
Dividendi	37,1	+ 2,7	39,8
Interessi sui finanziamenti	21,9	— 2,7	19,2
	59,0	—	59,0
Altri interessi attivi e proventi diversi	1,5	+ 0,2	1,7
<i>Totale proventi</i>	<u>60,5</u>	<u>+ 0,2</u>	<u>60,7</u>
<i>Oneri</i>			
Interessi passivi e altri oneri relativi alle obbligazioni	47,4	— 2,3	45,1
Interessi passivi e altri oneri su operazioni diverse	4,5	+ 0,3	4,8
	51,9	— 2,0	49,9
Spese generali	4,1	—	4,1
Stanziamenti ai fondi di liquidazione e previdenza personale	1,1	+ 1,1	2,2
Imposte	1,0	+ 0,9	1,9
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	— 0,1	0,9
Oneri diversi e contributi straordinari	0,1	—	0,1
<i>Totale oneri</i>	<u>59,4</u>	<u>— 0,1</u>	<u>59,3</u>
<i>Avanzo di gestione</i>	<u>1,1</u>	<u>+ 0,3</u>	<u>1,4</u>
	<u>60,5</u>	<u>+ 0,2</u>	<u>60,7</u>

dall'Istituto nel 1969 sui capitali mediamente investiti in partecipazioni azionarie e finanziamenti (che assorbono oltre il 98% degli impieghi) e in altre attività è risultato del 4,72%, contro il 4,91% del 1968, con una diminuzione dello 0,19% imputabile all'influenza dei finanziamenti erogati a tassi ridotti, come in precedenza specificato.

Aderendo al criterio seguito nei precedenti esercizi, i dividendi sono contabilizzati per cassa, eccettuati quelli relativi alle partecipazioni nelle banche di interesse nazionale, nel *Banco di Santo Spirito* e nella SME, che sono rilevati per competenza.

Se si conteggiano, invece, tutti i dividendi in base a quest'ultimo criterio, il rendimento medio delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende in esercizio risulta per il 1969 pari al 4,87% contro il 5,20% segnato dall'esercizio 1968.

Nella tabella XVIII si riportano i rendimenti dei diversi settori. Si deve notare che la suindicata riduzione del rendimento di competenza è ascrivibile essenzialmente al diminuito reddito dei finanziamenti, sia per il rientro di quelli a tasso più elevato sia per l'incremento di quelli a rendimento inferiore alla media, in particolare nei settori siderurgico e meccanico; la riduzione è stata contenuta dal migliore andamento registrato dal reddito delle partecipazioni azionarie, in cui l'importo mediamente investito è più che doppio di quello assorbito dai finanziamenti.

**Tabella XVIII - Rendimento medio di competenza delle partecipazioni e dei finanziamenti**

	Rendimento medio %	
	1968	1969
<i>Partecipazioni o finanziamenti in aziende:</i>		
Bancarie	6,07	6,06
Finanziarie	5,71	4,36
Siderurgiche	5,31	5,18
Telefoniche	6,79	6,75
Trasporti marittimi	6,84	7,08
Trasporti aerei	7,11	7,64
Autostradali	6,57	4,81
Radiotelevisive	5,92	5,90
Varie	3,09	4,62
Meccaniche	2,33	1,40
Cantieristiche	1,49	1,86
<i>Rendimento medio</i>	<u>5,20</u>	<u>4,87</u>

Le sensibili variazioni tra i due esercizi nei rendimenti dei settori finanziario e delle aziende varie derivano dall'operazione di trasferimento alla finanziaria SPA, avvenuta a fine 1968, degli investimenti in aziende varie.

Il costo complessivo del capitale di credito mediamente utilizzato nell'esercizio (tabella XIX) è stato del 6,49%, all'incirca sul livello dell'esercizio precedente (6,44%). Il maggior costo dei debiti a breve e verso corrispondenti ha avuto, invero, limitate ripercussioni per la ridotta incidenza di questi debiti sul complesso dei mezzi attinti dal mercato, costituiti per oltre l'88% dai prestiti obbligazionari.

I mezzi propri dell'Istituto sono ammontati mediamente a 496,6 miliardi e su di essi l'imposta sulle società ha gravato per lo 0,38%. Nell'insieme, il costo medio di tutti i mezzi propri e di terzi amministrati dall'Istituto nel 1969 è stato del 4,09% (contro il 4,34% nel 1968). Aggiungendo uno 0,52% per le spese di amministrazione (comprehensive dei maggiori stanziamenti al fine di adeguare i fondi di liquidazione e di previdenza del personale) e gli altri oneri, al netto dei proventi, non connessi alla gestione del denaro, si perviene a un costo medio complessivo del 4,61%. Poiché, come si è visto, il reddito dei capitali mediamente investiti è stato del 4,72%, ne risulta un margine attivo dello 0,11%, corrispondente all'avanzo di gestione di 1,4 miliardi.

**Tabella XIX - Costo medio del capitale di credito disponibile nel 1968 e 1969**

	Costo medio %	
	1968	1969
Obbligazioni	6,65	6,64
Mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	5,96	5,95
Operazioni a breve scadenza	6,34	7,26
Corrispondenti creditori	4,27	4,78
<i>Costo medio</i>	<u>6,44</u>	<u>6,49</u>

\*  
\* \*

Una riflessione conclusiva sui dati di fondo dell'esercizio 1969 non può non prendere le mosse — in termini di prospettiva più ancora che di risultati — dall'eccezionale fattore di perturbazione rappresentato dai conflitti sindacali dell'autunno. Sembra quasi superfluo tornare sulle già rilevate conseguenze economiche più immediate del colpo di freno che le aziende hanno subito nel 1969, specie nei settori manifatturieri e con riferimento non solo alle perdite di produzione e di ordini,



ma anche alle remore frapposte alla realizzazione dei programmi di investimento o di riorganizzazione strutturale (dove è da segnalare, per la sua gravità, la vicenda del settore cantieristico).

Se, ciononostante, si deve registrare che la buona congiuntura e l'impegno delle aziende nei mesi di normale attività hanno consentito generalmente di conseguire risultati economici apprezzabili, ciò non può far ignorare che i recenti rinnovi contrattuali aprono per le aziende una fase di accentuata espansione del costo del lavoro. Nei settori manifatturieri del gruppo l'aumento medio prevedibile, per il triennio in corso, supera infatti il 40% (di cui la metà nel 1970), mentre le stesse aziende di servizi devono scontare una dinamica assai più intensa che nell'ultimo quinquennio.

In tale situazione sarebbe logica anzitutto l'aspettativa, in presenza dell'evoluzione tuttora favorevole della domanda, di un rapido recupero dei livelli di produzione e di produttività precedenti l'anomalo periodo delle agitazioni. Ciò implica però una rimessa a regime dei cicli produttivi che incontra invece ancora molte resistenze, anche dopo la conclusione di contratti favorevoli per i lavoratori. Ma al di là di un pur necessario recupero, si tratta chiaramente per le aziende di realizzare nuovi importanti progressi di produttività, atti a fronteggiare il crescente costo del lavoro, cui si aggiungono nell'attuale congiuntura gli aumenti di molte altre voci di costo.

È in questa prospettiva che l'IRI e le aziende auspicano di vedere quanto prima eliminati i fattori di tensione, spesso di origine extraaziendale, tendenti a snaturare, estremizzandolo, il contrasto imprenditore-lavoratore, che pur costituisce un momento intrinseco allo sviluppo di un sistema sociale pluralistico. Con tale auspicio, che implica il riconoscimento al sindacato d'una funzione vitale nel promuovere un durevole progresso economico e sociale, si afferma anche il convincimento del ruolo essenziale dell'azione imprenditoriale che l'IRI realizza con le proprie aziende inserite nel contesto industriale italiano ed europeo. La competitività aziendale, che deve misurarsi in termini di dinamica relativa della produttività dell'industria italiana rispetto a quella degli altri paesi, è comunque la sola difesa valida delle stesse conquiste salariali: di quelle appena raggiunte, come di quelle attese per il futuro, oltre che di quelle, indubbiamente prioritarie sul piano sociale, dei lavoratori ancora disoccupati. Questi ultimi, è appena necessario ricordarlo, sono prevalentemente nel Mezzogiorno e i posti di lavoro, cui essi aspirano senza dover emigrare, sono legati a un alto livello di investimenti, quale può sostenere un sistema industriale in cui crescano in misura adeguata e reciprocamente compatibile i redditi aziendali come quelli da lavoro.

E qui è naturale il richiamo al nuovo programma di investimenti del gruppo, descritto nelle sue linee essenziali in questa stessa relazione. Con esso l'IRI ha infatti sottoposto al Governo un insieme di progetti, di rilievo senza precedenti, inseriti in un disegno strategico di sviluppo di alcuni settori fondamentali ai fini del consolidamento della posizione internazionale dell'industria italiana, e, al tempo stesso, della formazione nel Mezzogiorno di una struttura industriale omogenea con quella dell'area europea in cui l'Italia è integrata.

In tal modo l'IRI si conferma, fra l'altro, come uno degli strumenti principali di quella politica meridionalistica che, rompendo col passato, rifiuta ogni impostazione protezionistica dello sviluppo del Mezzogiorno e si appresta oggi a inserire il problema meridionale nel quadro di quella politica industriale comunitaria, che

è in corso di definizione nei suoi obiettivi e nei suoi strumenti. Il ruolo dell'IRI appare invero decisivo nel conferire sostanza alla definizione — contenuta nello stesso Trattato di Roma (« Protocollo concernente l'Italia ») — del Mezzogiorno come problema regionale di « interesse comune » di tutti i paesi membri, riconoscendogli rilevanza quantitativa e qualitativa senza possibile confronto con i problemi di altre aree depresse della Comunità.

In questo contesto l'essenziale collegamento per l'IRI tra politica meridionalistica e politica settoriale indica all'Istituto sempre più spesso la necessità di assumere iniziative che travalicano non solo l'ambito del gruppo ma, in prospettiva, lo stesso ambito nazionale, richiedendo un ancor più vigile impegno nel conciliare le esigenze dell'efficienza con le finalità dell'intervento pubblico.

Il delicato compito che l'IRI svolge ha spesso come presupposto un processo di consolidamento delle strutture industriali sia nell'ambito delle partecipazioni statali, sia su scala nazionale. È in questa prospettiva che si giustificano i criteri dell'azione che l'IRI nell'attuale fase attivamente persegue, nel quadro degli indirizzi del Ministero delle partecipazioni statali e in stretto contatto con gli altri enti di gestione e, nell'ambito del gruppo, con le finanziarie di settore di volta in volta interessate. Se ne sono avuti i primi frutti in campo aerospaziale con la concentrazione nell'*Aeritalia* delle maggiori forze del settore dentro e fuori del gruppo; se ne potrebbero attendere altri in quello, ad esempio, della termoelettromeccanica tradizionale e nucleare, ove esista un'analogha responsabile solidarietà da parte degli operatori industriali nazionali.

In tale ricerca di strutture più valide l'IRI ha sempre presente che la vocazione di un ente pubblico è quella non tanto di difendere il prestigio e gli interessi di un gruppo, quanto di promuovere lo sviluppo di settori industriali del Paese, dando tra l'altro modo al Governo di svolgere con più efficacia la sua spesso indispensabile azione di sostegno.

Alla vigilia della formulazione, col secondo Programma nazionale 1971-75, di un nuovo corso dell'azione di politica economica del Governo, l'IRI offre quindi il suo contributo di idee e di iniziative compendiate in un programma che rappresenta, si ripete, l'impegno più rilevante nella storia del gruppo. Un tale programma costituisce di per sé una interpretazione positiva della fase che si apre, una messa in parentesi dell'« autunno caldo », con la mobilitazione di ogni energia disponibile per la realizzazione degli obiettivi a lungo termine formulati.

Il gruppo d'altra parte confida che il suo programma sia accompagnato dalla collaborazione e dal sostegno che sono da attendersi da varie parti, anche all'esterno delle aziende dove particolari carenze di servizi e dotazioni sociali all'attuale regime di prestazioni contribuiscono ad accentuare le tensioni in atto nel mondo del lavoro. Va ancora sottolineata, in presenza del ritardo con cui si dà pratica attuazione agli indirizzi enunciati dal Governo, l'urgenza di rendere effettivamente operante una incisiva e coordinata politica di sostegno alla ricerca industriale.

Infine deve essere rilevato il ruolo essenziale svolto dal Ministero delle partecipazioni statali, al quale si rivolge anche in questa sede il vivo ringraziamento per la collaborazione sempre prestata; l'Istituto conta particolarmente, in questa fase, sulla valevole azione che il Ministero va spiegando nel promuovere sia l'esame e l'approvazione del nuovo programma da parte del CIPE con la sollecitudine imposta dalla mole e dalla complessità dei progetti da realizzare, sia la decisione in ordine all'aumento del fondo di dotazione dell'Istituto. Di questo, in particolare, si è

detto delineando nella presente relazione il programma del gruppo; trattasi di un provvedimento che, se già appariva necessario in sede di presentazione del programma dello scorso anno, appare tanto più improcrastinabile oggi. L'aumento del fondo di dotazione, che lo stesso Istituto ha riproposto quest'anno nei termini minimi dettati da un responsabile senso dei vincoli contingenti dell'attuale congiuntura finanziaria, appare indispensabile per assicurare il finanziamento dello sviluppo di investimenti e di attività in programma, finanziamento che dovrà pur sempre poggiare largamente sull'apporto del risparmio privato italiano e internazionale, grazie alla capacità di credito del gruppo sempre rinnovata, ma che non può non essere condizionata, in ultima istanza, dalla presenza di un congruo capitale proprio presso l'Istituto.

A conclusione della presente relazione, il Consiglio di Amministrazione non vuol mancare di esprimere un particolare ringraziamento ad amministratori, dirigenti e dipendenti delle aziende del gruppo e alla direzione generale e ai dipendenti tutti dell'Istituto per l'opera da loro data e l'augurio di un lavoro attivo e proficuo nell'assolvimento dei compiti impegnativi da affrontare.

*Roma, 29 maggio 1970*

**IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

# Relazione del Collegio dei Sindaci

Il bilancio al 31 dicembre 1969, esclusi i conti di rischio e d'ordine, presenta le seguenti risultanze complessive:

## STATO PATRIMONIALE

Attivo	L. 1.333.100.870.248
Passivo	» 1.331.707.293.027
Avanzo netto di gestione	<u>L. 1.393.577.221</u>

## CONTO PROFITTI E PERDITE

Proventi	L. 60.691.162.494
Spese ed oneri	» 59.297.585.273
Torna l'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1969 in	<u>L. 1.393.577.221</u>

Sulle componenti dello stato patrimoniale e del conto profitti e perdite si forniscono le indicazioni che seguono.

## ATTIVO PATRIMONIALE

Partecipazioni: L. 882.437.330.981 (1), di cui:

L. 870.152.336.981 per azioni in libera proprietà.

L. 12.284.994.000 per azioni optabili dagli obbligazionisti.

a) *azioni in libera proprietà*: L. 870.152.336.981.

Il valore di carico delle azioni risulta pari al prezzo di acquisto o di sottoscrizione. Detto valore — come evidenziato nella precedente relazione — può subire peraltro

---

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

variazioni in conseguenza di eventuali modifiche patrimoniali o svalutazioni di capitale delle società alle quali si riferiscono le azioni.

Per i titoli quotati in borsa (L. 475.774.772.057) nel prospetto che segue sono indicati, per settore, il valore di carico e quello ai corsi di borsa a fine dicembre 1969:

	Valore di carico al 31-12-1969	Valore ai corsi di borsa a fine dicembre 1969	Differenze
		(in milioni di lire)	
Bancarie e finanziarie	53.411,1	61.537,0	+ 8.125,9
Siderurgiche	159.916,4	152.397,4	— 7.519,0
Cantieristiche	6.109,7	8.570,5	+ 2.460,8
Telefoniche	187.084,5	255.852,5	+ 68.768,0
Trasporti marittimi	13.630,7	10.674,2	— 2.956,5
Trasporti aerei	14.303,8	27.377,7	+ 13.073,9
Varie	41.318,6	34.770,1	— 6.548,5
	<b>475.774,8</b>	<b>551.179,4</b>	<b>+ 75.404,6</b>

La differenza complessiva di L.mil. 75.404,6 dei valori di carico rispetto ai corsi di borsa a fine dicembre, si riduce di L.mil. 2.087,0 ove il raffronto dei valori di carico venga operato con i prezzi di compenso del dicembre stesso. Lo scarto si riferisce principalmente ad azioni di aziende dei settori siderurgico e telefonico.

Le azioni non quotate in borsa emesse da società italiane sono iscritte in bilancio per	L. 394.080.661.061
mentre il valore nominale è di	» 357.211.823.475
con un maggior valore di carico del 10,32%, pari a	<u>L. 36.868.837.586</u>

Il prospetto che segue riporta analiticamente la composizione, per gruppi di aziende, delle valutazioni e relative percentuali.

	Valore di carico al 31-12-1969	Valore nominale	Rapporto percentuale valore di carico/ valore nominale
		(in milioni di lire)	
Bancarie e finanziarie	159.091,9	120.715,9	131,79
Meccaniche	145.612,5	145.530,1	100,05
Cantieristiche	37.293,7	39.899,7	93,46
Trasporti marittimi	4.000,0	4.000,0	100,—
Trasporti aerei	24.041,0	24.045,5	99,98
Autostradali	10.971,3	10.914,9	100,52
Radiotelevisive	9.448,9	8.275,2	114,18
Varie	3.621,4	3.830,5	94,54
	<b>394.080,7</b>	<b>357.211,8</b>	<b>110,32</b>

Il rapporto percentuale anzidetto ha valore indicativo in relazione a quanto riferito circa i criteri di valutazione delle azioni.

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

Rispetto al 31 dicembre 1968 l'importo complessivo delle azioni in libera proprietà presenta un aumento di L.mil. 72.552,1 (da L.mil. 797.600,2 a L.mil. 870.152,3) dovuto alle seguenti variazioni:

a) *in aumento*

— aumenti di capitale		L.mil. 91.033,5	
nei settori:			
— bancario e finanziario	L.mil. 24.000,0		
— meccanico	» 50.200,2		
— cantieristico	» 2.450,0		
— telefonico	» 13.940,4		
— varie	» 442,9		
	<hr/>		
— acquisti		» 943,1	
nei settori:			
— bancario e finanziario	L.mil. 819,9		
— meccanico	» 8,3		
— cantieristico	» 0,2		
— telefonico	» 114,0		
— varie	» 0,7		
	<hr/>		
— rivalutazioni		» 13.712,7	
nei settori:			
— telefonico	L.mil. 6.875,8		
— trasporti aerei	» 6.836,9		
	<hr/>		L.mil. 105.689,3

b) *in diminuzione*

— alienazioni di partecipazioni		L.mil. 3.770,1	
nei settori:			
— meccanico	L.mil. 3.644,7		
— trasporti aerei	» 125,4		
	<hr/>		
— vendite		» 13.874,4	
nei settori:			
— telefonico	L.mil. 410,2		
— trasporti aerei	» 13.351,7		
— varie	» 112,5		
	<hr/>		
— svalutazioni		» 15.492,7	
nei settori:			
— meccanico	L.mil. 8.687,7		
— cantieristico	» 6.305,0		
— varie	» 500,0		
	<hr/>		» 33.137,2
			<hr/>
			<u>L.mil. 72.552,1</u>

La rivalutazione delle partecipazioni nel settore telefonico deriva dalla attribuzione del valore nominale alle azioni ricevute nel corso dell'esercizio in assegnazione gratuita, rispettivamente:

n. 2.850.394 azioni *STET* da nominali L. 2.000

n. 587.505 azioni *SIP* da nominali L. 2.000,

mentre la rivalutazione nel settore dei trasporti aerei consiste nel riportare ad un valore lievemente superiore al nominale quello di carico delle azioni *Alitalia*, già diminuito per effetto delle vendite in borsa.

L'importo delle suddette rivalutazioni è stato utilizzato per L.mil. 9.187,7 a copertura di perdite emerse nel corso dell'esercizio per svalutazioni di capitale nei settori meccanico (*Delta, Filotecnica Salmoiraghi, Fonderie Officine di Gorizia, Nuova S. Giorgio, FMI-Mecfond, Santeustacchio*) e varie (*IFAP*); il restante importo di L.mil. 4.525,0 per remissione di crediti.

L'importo relativo a svalutazioni nel settore cantieristico (L.mil. 6.305,0) viene imputato al conto « perdite patrimoniali da regolare ».

b) *azioni optabili dagli obbligazionisti*: L. 12.284.994.000.

L'importo si riferisce alle azioni *Finsider* da nominali L. 500 vincolate a fronte del prestito IRI 5,75% 1964/79 in dollari USA e DM, valutate a L. 820 cadauna in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dal regolamento del prestito. Rispetto al 31 dicembre 1968 l'importo non ha subito variazioni.

Finanziamenti: L. 369.200.680.196.

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

Bancario e finanziario	L.	36.361.684.999
Siderurgico	»	157.303.845.398
Meccanico	»	35.018.564.466
Cantieristico	»	41.290.489.958
Telefonico	»	67.703.130
Trasporti marittimi	»	73.113.285.000
Trasporti aerei	»	1.662.589.236
Autostradale	»	6.885.342.752
Varie	»	17.497.175.257
	L.	<u><u>369.200.680.196</u></u>

I finanziamenti al 31 dicembre 1969 (L.mil. 369.200,7) presentano, rispetto al 31 dicembre 1968 (L.mil. 352.952,5), un aumento di L.mil. 16.248,2 dovuto a:

finanziamenti concessi nell'esercizio (1)		L.mil. 53.008,3
rientri di finanziamenti erogati in precedenti esercizi o loro conversione in partecipazioni (2)	L.mil. 32.235,1	
remissioni di crediti (3)	» 4.525,0	» 36.760,1
		<u>L.mil. 16.248,2</u>

I finanziamenti temporaneamente infruttiferi ammontano a L. 8.423.810.681, con una diminuzione rispetto al 31 dicembre 1968 di L.mil. 22.095,1.

Partite in liquidazione e diverse: L. 8.626.891.114.

Questa voce si articola come segue:

azioni di società meccaniche in liquidazione e altre	L.	11.357.152
crediti verso società meccaniche in liquidazione e altre	»	11.497.190.041
diverse	»	1.692.793.865
		<u>13.201.341.058</u>
ammontare delle partite in liquidazione e diverse al 31 dicembre 1969	L.	13.201.341.058
meno il fondo di svalutazione	»	4.574.449.944
torna l'importo della voce di bilancio in	L.	<u>8.626.891.114</u>

Il fondo di svalutazione rispetto al precedente esercizio registra una diminuzione di L.mil. 1.346,6, dovuta principalmente all'utilizzo per la copertura della perdita conseguente alla chiusura senza riparto della liquidazione delle società *IMENA* e *Microlambda*.

(1) — siderurgico	L.mil.	5.034,7
— meccanico	»	13.371,6
— cantieristico	»	27.283,8
— trasporti aerei	»	184,5
— varie	»	7.133,7
		<u>L.mil. 53.008,3</u>
(2) — bancario e finanziario	L.mil.	15.011,0
— telefonico	»	1,3
— trasporti marittimi	»	43,2
— autostradale	»	17.179,6
		<u>L.mil. 32.235,1</u>

(3) coperte con parziale utilizzo dell'importo relativo alle rivalutazioni delle partecipazioni *STET*, *SIP* e *Alitalia*; le remissioni riguardano *Finmeccanica* (L. mil. 4.500) e *Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco* (L. mil. 25).



Cassa e fondi presso banche: L. 4.308.620.290.

Il conto, che rispetto al 31 dicembre 1968 presenta un aumento di L.mil. 619,1, evidenzia le disponibilità di tesoreria alla fine dell'esercizio:

— cassa	L.mil.	42,1
— fondi presso banche in lire	»	3.807,9
— fondi presso banche in valuta	»	458,6
	<u>L.mil.</u>	<u>4.308,6</u>

Crediti diversi e partite varie: L. 39.838.629.536.

I vari conti si raggruppano come segue:

a) partecipazioni ad iniziative e ad enti scientifici e tecnici	L.mil.	1.019,0
b) conti relativi al servizio obbligazioni	»	250,4
c) titoli a reddito fisso	»	4.512,9
d) ratei attivi	»	3.677,5
e) partite varie	»	30.378,9
	<u>L.mil.</u>	<u>39.838,7</u>

Le partite varie comprendono:

— dividendi conto competenze	L.mil.	12.374,5
— mutuo ipotecario <i>Ente Autonomo Gestione Cinema</i>	»	8.166,5
— liquidazione danni di guerra	»	3.899,4
— crediti per ritenuta cedolare d'acconto da recuperare	»	2.353,0
— mutui ed anticipazioni al personale	»	1.415,1
— partite minori	»	2.170,4
	<u>L.mil.</u>	<u>30.378,9</u>

Rispetto al 31 dicembre 1968, la diminuzione di L.mil. 1.028,9 risulta dalle seguenti operazioni:

— estinzione del credito verso il <i>Banco di Roma</i> per la Svizzera per il versamento dell'ultima rata del regolamento differito della cessione della partecipazione nella <i>Société Financière Italo-Suisse</i>	L.mil.	2.038,2
— diminuzione del credito per ritenuta cedolare d'acconto	»	627,1
— diminuzione dei titoli a reddito fisso di proprietà	»	499,2
	<u>L.mil.</u>	<u>3.164,5</u>
— aumento ratei attivi	L.mil.	1.741,3
— saldo diverse partite minori	»	394,3
	<u>L.mil.</u>	<u>2.135,6</u>
	<u>L.mil.</u>	<u>1.028,9</u>

\* \* \*

Il complesso delle attività sopra considerate ammonta a L. 1.304.412.152.117; a tale importo va aggiunto quello relativo a scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare (L. 28.688.718.131).

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 1968, una variazione di L.mil. 2.907,1, conseguente ad una diminuzione per le quote di ammortamento annuali (complessivamente L.mil. 4.031,7) e ad un aumento per adeguamento del cambio sulle obbligazioni IRI 5,75% 1964/79 in DM conseguente alla rivalutazione del marco (L.mil. 618,2) e per scarti e spese sulle nuove obbligazionari (L. mil. 506,4).

#### PASSIVO PATRIMONIALE

Obbligazioni in circolazione e obbligazioni estratte per il rimborso: L. 689.210.585.000.

La diminuzione di L. 36.572.252.500 rispetto al 31 dicembre 1968 risulta come segue:

	<u>31-12-1968</u>	<u>31-12-1969</u>	<u>Differenze</u>
obbligazioni			
in circolazione	709.284.837.500	671.817.585.000	— 37.467.252.500
obbligazioni estratte			
per il rimborso	<u>16.498.000.000</u>	<u>17.393.000.000</u>	+ 895.000.000
	<u><u>725.782.837.500</u></u>	<u><u>689.210.585.000</u></u>	<u><u>— 36.572.252.500</u></u>

Sono state effettuate nell'esercizio emissioni per L.mil. 12.000,0 e si sono avute scadenze per L.mil. 49.190,4; inoltre è stato portato in aumento del valore delle obbligazioni in circolazione l'importo di L.mil. 618,2, per adeguamento del cambio da L. 156,25 a L. 170 delle obbligazioni in DM IRI 5,75% 1964/79, a seguito della rivalutazione ufficiale del marco dell'8,50%.

L'importo di L.mil. 17.393,0 per obbligazioni estratte per il rimborso è costituito da obbligazioni estratte negli ultimi mesi del 1969 ed esigibili nel 1970 (L. mil. 8.334,0 dal 1° gennaio 1970, L.mil. 4.409,0 dal 1° febbraio e L.mil. 4.650,0 dal 1° marzo).

Obbligazioni in circolazione al 31 dicembre 1969:

IRI-Elettricità 5,50%	L.mil.	6.463,1
IRI-Stet 6%	»	2.445,0
IRI-Sider 5,50% 1952/71	»	3.560,0
IRI-Sider 5,50% 1953/72	»	9.180,0
IRI 6% 1955/75	»	7.400,0
IRI 6% 1956/76	»	8.600,0
IRI 6% 1956/74	»	8.674,0
IRI 6% 1957/77	»	22.050,0
IRI 6% 1957/75	»	12.657,0
IRI 6% 1958/78	»	29.213,0
IRI 6% 1958/74	»	27.074,0
IRI 5,50% 1959/79	»	52.356,0
IRI 5,50% 1960/80	»	47.403,0
IRI 5,50% 1961/86	»	80.994,0
IRI 5,50% 1963/83	»	76.292,0
IRI 6% 1964/82	»	92.000,0
IRI 5,75% 1964/79 in \$ USA (\$ 13.745.000)	»	8.590,6
IRI 5,75% 1964/79 in DM (DM 44.958.000)	»	7.642,9
IRI 6% 1965/83	»	143.550,0
IRI 6% 1967/82	»	13.673,0
IRI 6% 1969/84	»	12.000,0
		<hr/>
	L.mil.	671.817,6
		<hr/> <hr/>

Mutui e operazioni a media e lunga scadenza: L. 31.602.152.340.

— <i>Cassa per il Mezzogiorno</i>	L.mil.	30.093,8
— <i>Enti vari (Crediop, IMI, ICLE)</i>	»	1.508,3
		<hr/>
	L.mil.	31.602,1
		<hr/> <hr/>

A garanzia dei mutui sono state utilizzate azioni per un valore di carico di L.mil. 2.378,8.

Rispetto al 31 dicembre 1968, si è verificato un aumento di L.mil. 2.391,4 dovuto al saldo tra l'incremento di L.mil. 2.686,9 nel debito a medio termine con la *Cassa per il Mezzogiorno* ed una diminuzione di L.mil. 295,5 nei mutui con *Enti vari*.

Debiti a breve scadenza: L. 6.167.074.899.

Questa voce, che non figurava nel bilancio 1968, evidenzia l'importo relativo all'utilizzo di anticipazioni garantite presso aziende di credito.

A garanzia delle anticipazioni, che possono raggiungere l'importo massimo di L. mil. 38.000,0, sono state depositate azioni per un valore di carico di L. mil. 49.433,0.

Corrispondenti creditori: L. 58.764.161.485.

La voce raggruppa i conti correnti intrattenuti con società del gruppo. Rispetto al precedente esercizio si ha un aumento di L.mil. 36.609,5 dovuto a maggiori depositi.

Debiti diversi e partite varie: L. 30.236.588.771.

La voce è così articolata:

conti transitori e partite da regolare in successivi esercizi		L.mil.	2.450,6
impegni per azioni da liberare:			
— <i>SME</i>	L.mil.	1.700,2	
— <i>Italcantieri</i>	»	1.715,0	» 3.415,2
partite relative alle obbligazioni <sup>(1)</sup>			» 12.442,0
accantonamenti vari			» 148,6
ratei passivi			» 6.946,4
fondi e stanziamenti diversi			» 1.764,8
fondo previdenza del personale <sup>(2)</sup>			» 3.050,2
conto liquidazione titoli			» 18,8
		L.mil.	30.236,6

L'aumento di L.mil. 3.756,6 rispetto al 31 dicembre 1968 è dovuto, prevalentemente, alle variazioni verificatesi nei conti « impegni per azioni da liberare » (L.mil. 1.684,8); « partite relative alle obbligazioni » (L.mil. 1.656,6); « fondo previdenza del personale » (L.mil. 659,3).

In particolare si rileva che le scadenze nel corso del primo semestre 1970 delle cedole sulle obbligazioni in circolazione danno luogo a ratei passivi per interessi di competenza dell'esercizio 1969 in L.mil. 6.633,1.

<sup>(1)</sup> Così costituite:

— obbligazioni scadute da rimborsare		L.mil.	7.030,8
— cedole da pagare		»	5.255,0
— premi da consegnare		»	120,4
— fondo oscillazione cambi		»	35,8
		L.mil.	12.442,0

<sup>(2)</sup> Saldo al 1° gennaio 1969

incrementi		L.mil.	2.390,9
— per stanziamento	L.mil.	1.339,9	
— per recuperi personale distaccato	»	6,7	
— per interessi su conti individuali e su anticipazioni	»	112,5	» 1.459,1
		L.mil.	3.850,0
utilizzi		»	799,8
		L.mil.	3.050,2

Fondo liquidazione personale: L. 3.089.008.072.

Il fondo (1), rispetto al precedente esercizio, aumenta di L.mil. 647,8 per:

incrementi	L.mil.	883,0
utilizzi	»	235,2
	<u>L.mil.</u>	<u>647,8</u>

Fondo speciale: L. 320.794.983.

Rispetto al precedente esercizio si è avuto un aumento di L.mil. 155,1. Nel corso del 1969 sono state utilizzate L.mil. 4,9 per opere di preparazione professionale, tecnica e di assistenza sociale; si è proceduto inoltre all'accantonamento del 15% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1968 pari a L.mil. 160,0.

### Fondi patrimoniali

Sono costituiti:

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

Nel corso dell'esercizio sono state incassate:

— una quota di L.miliardi 18 afferente l'esercizio 1969 relativa all'aumento di L.miliardi 125 disposto dalla legge 19 settembre 1964, n. 790;

— una quota di L.miliardi 59,9 afferente l'esercizio 1969 relativa all'aumento di L.miliardi 400 disposto dalla legge 20 dicembre 1967, n. 1252.

Si debbono ancora incassare L.miliardi 300,1, e precisamente:

— L.miliardi 0,1 afferenti l'esercizio 1969,

— L.miliardi 300 afferenti gli esercizi 1970, 1971, 1972, relative all'aumento di L. miliardi 400.

b) dalla riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto): L. 675.170.983, costituita mediante conferimento del 20% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1968.

c) dalla riserva speciale (art. 20 dello Statuto): L. 715.017.255, con una diminuzione, rispetto al precedente esercizio, di L. 30.570.321, dovuta principalmente all'imputazione al fondo di scarti passivi su realizzo titoli ricevuti per indennizzi su beni perduti all'estero per effetto del trattato di pace.

(1) Saldo al 1° gennaio 1969		L.mil.	2.441,2
incrementi			
— per stanziamento	L.mil.	876,4	
— per recuperi personale distaccato	»	6,6	» 883,0
			<u>L.mil. 3.324,2</u>
utilizzi			» 235,2
			<u>L.mil. 3.089,0</u>

La quota del fondo di dotazione rimborsata al Tesoro dello Stato ai sensi dell'articolo 18 dello Statuto passa da L. 1.500.866.959 a L. 2.194.305.709, a seguito del versamento di L. 693.438.750 pari al 65% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1968.

Perdite patrimoniali da regolare: L. 84.429.207.431.

In questa voce sono imputate perdite afferenti a svalutazioni effettuate in diversi esercizi nelle partecipazioni in aziende dei settori *cantieristico*, *meccanico* e *varie*. All'importo risultante al 31 dicembre 1968 in L. 78.124.207.431, che riguardava le perdite verificatesi nel periodo 1950/1959 e negli anni 1967 e 1968, si aggiunge quello di L. 6.305.000.000, che evidenzia le perdite conseguenti a svalutazioni delle seguenti partecipazioni:

<i>Fincantieri</i>	L.	4.685.300.000
<i>Ansaldo</i>	»	773.100.000
<i>CRDA</i>	»	344.300.000
<i>Italcantieri</i>	»	502.300.000
	<u>L.</u>	<u>6.305.000.000</u>

Come si rileva dalla relazione del Consiglio di amministrazione, la sistemazione delle partite forma oggetto di considerazione dei competenti Organi ministeriali. La situazione dei conti patrimoniali, in sintesi, risulta la seguente:

Voci di bilancio	Saldi al 31-12-1968	Saldi al 31-12-1969	Variazioni
<b>Fondo di dotazione: apporto del Tesoro in essere quota rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto</b>	893.909,1	893.215,7	— 693,4
	1.500,9	2.194,3	+ 693,4
	895.410,0	895.410,0	
<b>Quote afferenti agli esercizi dal 1969 al 1972</b>	378.000,0	300.054,1	— 77.945,9
	517.410,0	595.355,9	+ 77.945,9
Riserva ordinaria	461,8	675,2	+ 213,4
Riserva speciale	745,6	715,0	— 30,6
	518.617,4	596.746,1	+ 78.128,7
<b>Perdite patrimoniali da regolare</b>	78.124,2	84.429,2	+ 6.305,0
	440.493,2	512.316,9	+ 71.823,7
<b>Avanzo netto dell'esercizio</b>	1.066,8	1.393,6	+ 326,8
<b>Totale fondi patrimoniali</b>	<b>441.560,0</b>	<b>513.710,5</b>	<b>+ 72.150,5</b>

## CONTI DI RISCHIO

Sono costituiti da impegni derivanti da prestazioni di fidejussioni, cauzioni e garanzie per L. 689.768.311.391 (di cui L.mil. 605.350,0 a garanzia dei prestiti obbligazionari Autostrade).

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

## CONTI D'ORDINE

Il conto titoli (L. 771.462.944.847) comprende titoli, valori ed effetti di proprietà dell'Istituto in deposito presso terzi, nonché titoli e valori di terzi affidati in custodia all'Istituto.

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

## CONTO PROFITTI E PERDITE

I dividendi sulle partecipazioni azionarie, ammontanti a L.mil. 39.829,9, sono contabilizzati per cassa, ad eccezione dei dividendi delle banche di interesse nazionale, del *Banco di S. Spirito* e della *SME* accertati per competenza. Rispetto al precedente esercizio si registra un aumento di L.mil. 2.747,6, dovuto principalmente all'incremento della remunerazione del capitale *Alfa Romeo*, ed alla remunerazione degli aumenti di capitale delle società *STET*, *SIP* e *Alitalia*.

Gli interessi sui finanziamenti ammontano a L.mil. 19.193,1 con una diminuzione di L.mil. 2.738,3, rispetto al 31 dicembre 1968, principalmente per la flessione verificatasi nei finanziamenti al settore autostradale, nonché per la diversità di tassi praticati nei confronti di particolari settori. Per i rendimenti medi di ciascun settore si richiama quanto esposto nella relazione del Consiglio di amministrazione.

Gli interessi attivi diversi, ammontanti a L.mil. 725,2, sono costituiti da interessi su fondi presso banche, sul mutuo ipotecario con l'*Ente Autonomo di Gestione per il Cinema*, su rate da incassare per crediti per danni di guerra ceduti da società in liquidazione, nonché su titoli a reddito fisso e su operazioni diverse. Si rileva un aumento, rispetto al precedente esercizio, di L.mil. 30,9.

---

(1) Una parte di tali garanzie è costituita da azioni per un valore di carico di L.mil. 49.573,7.

I proventi diversi sono costituiti da:

— provvigioni su fidejussioni	L.mil.	705,4
— proventi vari	»	225,3
— proventi netti gestione immobili assegnati ai dipendenti	»	12,3
	<u>L.mil.</u>	<u>943,0</u>

Rispetto al precedente esercizio si ha un aumento di L.mil. 183,6.

Gli oneri relativi alle obbligazioni sono costituiti da:

— interessi	L.mil.	40.728,2
— quote ammortamento scarti e spese di emissione	»	4.099,8
— oneri diversi (commissioni alla Banca d'Italia per servizio titoli, spese contabilità meccanografica, inserzioni, stampati, ecc.)	»	258,6
	<u>L.mil.</u>	<u>45.086,6</u>

La diminuzione di L.mil. 2.311,2 ,rispetto al 31 dicembre 1968, è dovuta alla minore circolazione media delle obbligazioni.

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

— interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.mil.	1.738,8
— interessi su anticipazioni passive e operazioni diverse	»	469,9
— interessi su conti correnti con società del gruppo	»	2.529,8
— oneri vari	»	19,6
	<u>L.mil.</u>	<u>4.758,1</u>

L'aumento di L.mil. 258,2, rispetto al 31 dicembre 1968, è dovuto principalmente al maggior costo dell'indebitamento bancario e all'incremento degli interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza a seguito dell'aumento dei depositi della *Cassa per il Mezzogiorno*, mentre si è riscontrata una minore giacenza media dei depositi delle società del Gruppo.

Le spese generali comprendono:

1) spese per il funzionamento dell'Istituto (affitti, manutenzione locali per gli uffici, ammortamento mobilio, macchinario e attrezzature di ufficio, assicurazioni, cancelleria, stampati, posta, telegrafo, telefono, ecc.)	L.mil.	492,2
2) spese per il personale	»	3.166,2
3) spese per locomozione e viaggi	»	73,8
4) spese per organi amministrativi	»	34,4
5) spese per libri e periodici	»	30,4
6) spese per pubblicazioni e inserzioni	»	244,8
7) spese varie	»	80,0
	<u>L.mil.</u>	<u>4.121,8</u>



Nel corso dell'esercizio gli oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo sono ammontati a L.mil. 198,6 e gli oneri per la formazione e l'addestramento professionale a L.mil. 902,0.

Gli oneri diversi e contributi straordinari sono costituiti da:

quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto	L.mil.	75,2
iniziative per studi di previsione e sviluppo economico e industriale	»	14,5
spese e contributi di partecipazione a convegni e congressi	»	1,8
archivio economico dell'unificazione italiana	»	51,9
	<u>L.mil.</u>	<u>143,4</u>

Gli stanziamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale sono stati effettuati, rispettivamente, per L.mil. 876,4 e L.mil. 1.339,9 e così per complessive L.mil. 2.216,3. Lo stanziamento supera di L.mil. 1.076,3 quello dell'esercizio 1968 adeguando così gli accantonamenti in misura integrale.

Le imposte sono ammontate a L.mil. 1.870,9, con un aumento di L. mil. 908,5, che consegue sia all'accrescimento del patrimonio imponibile e sia al fatto che l'esercizio non ha beneficiato di fondi di svalutazione già considerati ai fini fiscali.

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione di L.mil. 1.393,6, la cui destinazione è disciplinata dall'art. 18 dello Statuto.

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

*Roma, 29 maggio 1970*

IL COLLEGIO DEI SINDACI



*Bilancio al 31 dicembre 1969*



STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1969

**ATTIVO**

Partecipazioni:	
azioni in libera proprietà	L. 870.152.336.981
azioni optabili dagli obbligazionisti	» 12.284.994.000
Finanziamenti	
Totale partecipazioni e finanziamenti	L. 882.437.330.981
Partite in liquidazione e diverse	» 369.200.680.196
	L. 1.251.638.011.177
	» 8.626.891.114
	L. 1.260.264.902.291
Cassa e fondi presso banche	» 4.308.620.290
Crediti diversi e partite varie	» 39.838.629.536
Totale attività	L. 1.304.412.152.117
Scarti e spese di emissione	» 28.688.718.131
prestiti obbligazionari da ammortizzare	

**PASSIVO**

Obbligazioni:		
in circolazione	L. 671.817.585.000	L. 689.210.585.000
estratte per il rimborso	» 17.393.000.000	» 31.602.152.340
Mutui e operazioni a media e lunga scadenza		» 6.167.074.899
Debiti a breve scadenza		» 58.764.161.485
Corrispondenti creditori		» 30.236.588.771
Debiti diversi e partite varie		» 3.089.008.072
Fondo liquidazione personale		» 320.794.983
Fondo speciale (art. 24 dello Statuto)		L. 819.390.365.550
Totale passività		
Fondo di dotazione	L. 895.410.000.000	
di cui:		
apporto del Tesoro in essere	L. 893.215.694.291	
quota rimborsata		
sensì dell'art. 18 dello Statuto	L. 2.194.305.709	
Quote afferenti agli esercizi dal 1969 al 1972	» 300.054.053.330	
	L. 595.355.946.670	
Riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto)	L. 675.170.983	
Riserva speciale (art. 20 dello Statuto)	» 715.017.255	
	L. 596.746.134.908	
Perdite patrimoniali da regolare:		
esercizi precedenti	L. 55.817.164.267	
esercizio 1967	» 12.001.217.164	
esercizio 1968	» 10.305.826.000	
esercizio 1969	» 6.305.000.000	
	» 84.429.207.431	
	L. 512.316.927.477	
	L. 1.331.707.293.027	
	» 1.393.577.221	
	L. 1.333.100.870.248	
Avanzo netto di gestione		» 689.768.311.391
CONTI DI RISCHIO		
Creditori per fidejussioni e cauzioni		
CONTI D'ORDINE		
Conto titoli	L. 771.462.944.847	
Debito consolidato verso la Banca d'Italia	» 4.708.097.530	
	L. 776.171.042.377	
	L. 2.799.040.224.016	

*I Sindaci*  
 CARLO MERLANI  
 FRANCESCO AGRO  
 GENNARO CASSELLA  
 SATURNINO COLITTO  
 VINCENZO MILAZZO

*Il Contabile Generale*  
 DOMENICO BERNARDI

*Il Presidente*  
 GIUSEPPE PETRILLI

*Il Direttore Generale*  
 LEOPOLDO MEDUGNO

**CONTO PROFITTI E PERDITE ESERCIZIO 1969**

<b>SPESE E ONERI</b>		<b>PROVENTI</b>			
Oneri relativi alle obbligazioni	L.	45.086.553.076	Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L.	39.829.902.436
Interessi passivi			Interessi sui finanziamenti	»	19.193.133.283
e oneri vari su operazioni diverse	»	4.758.077.631	Interessi attivi diversi	»	725.191.349
Spese generali	»	4.121.752.183	Proventi diversi	»	942.935.426
Oneri per corsi di perfezionamento					
per tecnici di paesi in via di sviluppo	»	198.598.484			
Oneri per la formazione					
e l'addestramento professionale,					
ricerca operativa e l'indagine scientifica	»	902.048.000			
Oneri diversi e contributi straordinari	»	143.391.457			
Stanziamiento al fondo					
di liquidazione del personale	»	876.364.385			
Stanziamiento al fondo					
di previdenza del personale	»	1.339.888.532			
Imposte	»	1.870.911.525			
	L.	59.297.585.273			
Avanzo netto di gestione	»	1.393.577.221			
	<b>L.</b>	<b>60.691.162.494</b>			
				<b>L.</b>	<b>60.691.162.494</b>

*Il Contabile Generale*  
DOMENICO BERNARDI

*I Sindaci*  
CARLO MERLANI  
FRANCESCO AGRO  
GENNARO CASSELLA  
SATURNINO COLITTO  
VINCENZO MILAZZO

*Il Presidente*  
GIUSEPPE PETRILLI

*Il Direttore Generale*  
LEOPOLDO MEDUGNO

**ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI AL 31 DICEMBRE 1969**

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>Bancarie e Finanziarie:</i>						
BANCA COMMERCIALE ITALIANA	8.000.000	5.000	7.637.118	95,46	7.001	53.465.047.845
CREDITO ITALIANO	60.000.000	500	49.525.234	82,54	708	35.046.952.359
BANCO DI ROMA	5.000.000	5.000	4.803.194	96,06	7.001	33.629.346.193
BANCO DI SANTO SPIRITO	16.000.000	500	15.994.352	99,96	700	11.196.046.400
ISAP - ISTITUTO PER LO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	100.000	10.000	65.556	65,56	10.000	655.560.000
SME - SOCIETÀ MERIDIONALE FINANZIARIA	61.150.438	2.000	25.428.531	41,58	2.100	53.411.052.159
SOC. DI GESTIONI AZIONARIE "SAGEA"	1.000.000	100	999.600	99,96	100	99.959.999
SPA - SOC. FINANZIARIA DI PARTECIPAZIONI AZIONARIE	5.000.000	5.000	4.999.800	99,99	5.000	24.999.000.000
						<u>212.502.964.955</u>
<i>Siderurgiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA SIDERURGICA-FINSIDER	390.000.000	500				
in libera proprietà			198.572.070 }		683	135.573.071.169
optabili dagli obbligazionisti			14.981.700 }	54,76	820	12.284.994.000
ITALSIDER	262.000.000	1.000	16.318.425	6,23	1.492	24.343.323.791
						<u>172.201.388.960</u>
<i>Meccaniche:</i>						
SOC. FINANZIARIA MECCANICA - FINMECCANICA	100.000.000	1.000	99.983.680,8	99,98	1.001	100.123.093.699
ALFA ROMEO	60.000.000	1.000	29.397.901	49,—	1.000	29.398.301.000
INDUSTRIA NAPOLETANA COSTRUZIONI AUTOVEICOLI						
ALFA ROMEO - ALFASUD	1.000.000	10.000	20.000	2,—	10.000	200.000.000
COSTRUZIONI MECCANICHE INDUSTRIALI GENOVESI-CMI	3.500.000	1.000	1.715.000	49,—	1.000	1.715.333.220
FONDERIE E OFFICINE SAN GIORGIO PRÀ	1.000.000	1.000	487.620	48,76	1.000	487.620.000
GRANDI MOTORI TRIESTE	500.000	1.000	250.000	50,—	1.000	250.000.000
AERFER - INDUSTRIE AEROSPAZIALI MERIDIONALI	7.500.000	1.000	3.675.000	49,—	1.000	3.675.000.000
OTO-MELARA	4.500.000	1.000	2.185.875	48,58	1.000	2.185.875.000
SOC. ITALIANA TELECOMUNICAZIONI SIEMENS	11.500.000	1.000	230.000	2,—	743	170.775.007
SOCIETÀ ITALIANA IMPIANTI	300.000	1.000	30.000	10,—	1.000	30.006.000
ANSALDO MECCANICO NUCLEARE	15.000.000	1.000	7.350.000	49,—	1.000	7.351.460.200
PROGETTAZIONI MECCANICHE NUCLEARI	100.000	1.000	25.000	25,—	1.000	25.000.000
						<u>145.612.464.126</u>

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>ieristiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA CANTIERI NAVALI - FINCANTIERI	2.275.000	10.000	2.274.974	99,99	9.074	20.643.092.139
ANSALDO	25.000.000	400	12.250.854,3	49,—	336	4.120.510.806
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO	15.000.000	500	6.926.695	46,18	287	1.989.173.317
ITALCANTIERI	35.000.000	1.000	17.150.000	49,—	971	16.650.632.910
						43.403.409.172
<i>foniche:</i>						
STET-SOC. FINANZIARIA TELEFONICA	112.500.000	2.000	63.886.412	56,79	2.276	145.391.298.745
SIP-SOC. ITALIANA PER L'ESERCIZIO TELEFONICO	222.500.000	2.000	17.429.270	7,83	2.392	41.693.218.502
						187.084.517.247
<i>porti Marittimi:</i>						
SOC. FINANZIARIA MARITTIMA - FINMARE	36.000.000	500	27.160.891	75,45	502	13.630.740.925
ADRIATICA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	120.000	40,—	10.000	1.200.000.000
cat. B	147.000		—			
ITALIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	510.000	10.000	100.000	10,—	10.000	1.000.000.000
cat. B	490.000		—			
LLOYD TRIESTINO S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	306.000	10.000	120.000	20,—	10.000	1.200.000.000
cat. B	294.000		—			
TIRRENIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	60.000	20,—	10.000	600.000.000
cat. B	147.000		—			
						17.630.740.925
<i>porti Aerei:</i>						
ALITALIA - LINEE AEREE ITALIANE						
cat. A	2.500.000	10.000	2.404.545	76,54	10.020	38.344.738.471
cat. B	2.500.000		1.422.220			



SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>Autostradali:</i>						
AUTOSTRAD-CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	1.000.000	10.000	999.995	99,99	10.000	9.999.950.000
FINANZIARIA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	420.000	1.000	420.000	100,—	1.134	476.306.020
ITALSTAT-SOC. ITALIANA PER LE INFRASTRUTTURE E L'ASSETTO DEL TERRITORIO	500.000	1.000	495.000	99,—	1.000	495.000.000
						10.971.256.020
<i>Radiotelevisive:</i>						
RAI-RADIOTELEVISIONE ITALIANA	20.000.000	500	15.090.470	75,45	582	8.788.900.747
ERI-EDIZIONI RAI RADIOTELEVISIONE ITALIANA	100.000	1.000	30.000	30,—	1.000	30.000.000
SIPRA - SOC. ITALIANA PUBBLICITÀ	100.000	10.000	70.000	70,—	9.000	630.000.001
						9.448.900.748
<i>Varie:</i>						
ITALSIEL - SOC. ITALIANA SISTEMI INFORMATIVI ELETTRONICI	30.000	10.000	300	1,—	10.000	3.000.000
ITALSTRADE	22.950.000	100	22.947.170	99,99	90	2.056.039.390
MONTECATINI-EDISON	749.000.000	1.000	31.539.135	4,21	1.295	40.858.694.009
CONSORZIO COOPERATIVO PER LA CENTRALE ORTOFRUTTICOLA DI NAPOLI	28.000	7.000	7.750	27,68	7.000	54.250.000
SACOS-SOC. AZIONARIA CENTRALI ORTOFRUTTICOLE SICILIANE	80.000.000	6,25	5.500	irrelev.	5.001	27.505.500
COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLA PARABOLA D'ORO	1.500.000	1.000	437.500	29,17	1.005	439.640.132
EDINA-SOC. PER LO SVILUPPO DELL'EDILIZIA INDUSTRIALIZZATA	30.000	10.000	15.000	50,—	10.000	150.000.000
SOC. GRANDI ALBERGHI SICILIANI	14.080.000	100	7.034.973	49,96	100	703.497.300
IFAP-IRI FORMAZIONE ADDESTRAMENTO PROFESSIONALE	200.000	3.750	50.000	25,—	3.750	187.500.000
SOC. EGIZIANA PER L'ESTRAZIONE ED IL COMMERCIO DEI FOSFATI	400.000	Leg. 1	199.500	49,88	1.411	281.515.820
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DU TOURISME	1.256.500 } 31.500 }	Frs. B. 500	141.786 } 2.106 }	11,17	3.146 } 6.555 }	459.920.163
PORT DE TANGER	13.500 } 121.500 }	Frs. fr. 5	431 } 16.335 }	12,42	918 }	15.388.043
cat. A						
cat. B						
buoni di godimento	8.000	s.v.n.	45	0,56	—	
						45.236.950.357
<b>TOTALE AL 31 DICEMBRE 1969 (1)</b>						<b>882.437.330.981</b>
(1) di cui: azioni in libera proprietà						870.152.336.981
azioni optabili dagli obbligazionisti						12.284.994.000
						882.437.330.981



*Dati e notizie sui settori controllati*



## Banche di interesse nazionale

A fine 1969 la consistenza della raccolta in lire dalla clientela presso l'insieme delle banche italiane ammontava a 34.458 miliardi, con un aumento nell'anno dell'11,9%, inferiore a quello registrato nel 1968 (+ 13,5%). Gli impieghi sull'interno, pari a 24.318 miliardi, si sono invece accresciuti del 14,8% contro il 10,7% del 1968. L'espansione degli impieghi ha così assorbito nel 1969 circa l'86% del flusso addizionale della raccolta — contro il 56% nell'anno precedente — determinando un aumento dal 67% al 68,8% nel rapporto impieghi/raccolta.

La sostenuta espansione degli impieghi e quella, sia pure più attenuata rispetto al 1968, degli investimenti in titoli a reddito fisso hanno concorso a creare tensioni di tesoreria, cui si è fatto fronte con un maggiore ricorso alla *Banca d'Italia*. Le vaste proporzioni assunte nel corso del 1969 dalle esportazioni di capitali — sollecitate dalle più favorevoli condizioni d'impiego all'estero — ed i riflessi negativi di tale fenomeno sulla bilancia dei pagamenti e sulla liquidità interna hanno, come noto, indotto le autorità monetarie ad adottare una serie di provvedimenti intesi a un graduale allineamento dei tassi interni al livello, più alto, corrente sui mercati internazionali.

In particolare, il 14 agosto il tasso ufficiale di sconto è stato elevato dal 3,50% al 4%, ferme restando le maggiorazioni precedentemente introdotte nei confronti delle banche sui tassi del risconto e delle anticipazioni; il conseguente sensibile inasprimento del costo della raccolta bancaria, incidendo su margini già assai ridotti dalla concorrenza in atto fra le banche, ha reso necessario un aumento dei tassi attivi. Tale aumento è valso in qualche misura a migliorare — dopo vari anni di progressiva erosione — lo scarto fra rendimento e costo del denaro che costituisce la principale componente di reddito dell'attività bancaria vera e propria.

Fra le inevitabili conseguenze dell'aggiustamento dei tassi è stato il ribasso delle quotazioni dei titoli a reddito fisso, il che ha determinato nei portafogli delle banche minusvalenze non indifferenti, di cui la *Banca d'Italia* ha consentito l'ammortamento dilazionato nel triennio 1970-72.

Presso le tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — la raccolta in lire dalla clientela è passata nel 1969 da 5.345 a 5.885 miliardi, con un aumento del 10,1%, mentre gli impieghi in lire e in valuta sull'interno sono saliti da 4.608 a 5.103 miliardi, accrescendosi del 10,7%. Il rapporto impieghi/raccolta è così salito, fra la fine del 1968 e la fine del 1969, dall'86,1% all'86,7%, sempre molto più elevato quindi del 68,8% registrato dall'intero sistema.

A fine 1969, gli impieghi delle tre banche si ragguagliavano al 21% e la raccolta da clienti al 17,1% dei rispettivi totali per il sistema bancario.

La raccolta da altre banche ha denunciato una flessione di 163 miliardi, scendendo da 956 miliardi a fine 1968 a 793 miliardi a fine 1969.

La consistenza dei titoli a reddito fisso (esclusi i buoni ordinari del Tesoro) di proprietà delle tre banche è salita da 874 a 980 miliardi, in funzione essenzialmente delle necessità derivanti dall'adeguamento sia delle riserve obbligatorie sia delle scorte utilizzabili ai fini delle anticipazioni presso l'Istituto di emissione. Rappor-  
tati alla raccolta in lire dalla clientela, tali valori del portafoglio titoli a reddito fisso corrispondono rispettivamente al 16,4% e al 16,7%; si rileva che presso l'intero sistema il rapporto è passato dal 25,8% al 26,4%.

Durante l'esercizio il ricorso alla *Banca d'Italia* si è mantenuto su livelli piuttosto elevati; tuttavia fra le date estreme (fine dicembre 1968 e 1969) le anticipazioni passive e il risconto sono aumentati di soli 16 miliardi, raggiungendo i 702 miliardi.

Per quanto concerne la gestione divisa, il lavoro svolto da estero a estero ha registrato nel 1969 una notevole espansione, favorita dalle particolari condizioni del mercato monetario internazionale.

In considerazione dello sviluppo delle basi di lavoro e della sempre più vasta rete di rapporti internazionali delle tre banche, sul finire del 1969 sono stati deliberati gli aumenti di capitale a pagamento da 40 a 60 miliardi per la *Banca Commerciale Italiana*, da 30 a 45 miliardi per il *Credito Italiano* e da 25 a 40 miliardi per il *Banco di Roma*.

La *Banca Commerciale Italiana* ha altresì deliberato nell'anno l'incorporazione del *Banco Fratelli Cerruti*, rilevato nel 1968, e della *Banca Francesco Bertolli*, rilevata nel 1969, ed ha proceduto all'acquisto del pacchetto di maggioranza della *Banca di Legnano*. A loro volta, il *Credito Italiano* e il *Banco di Roma* hanno rilevato i pacchetti di maggioranza, rispettivamente, della *Banca Milanese di Credito* e del *Banco di Perugia*.

Va ricordato, inoltre, che le filiali di Tripoli e Bengasi del *Banco di Roma* sono state trasformate in società per azioni con capitale appartenente per il 51% al governo libico, in base a quanto decretato dal governo stesso, in data 13 novembre 1969, con riferimento a tutte le filiali di banche estere operanti nel Paese.

Sotto il profilo economico, i risultati dell'esercizio 1969 sono stati soddisfacenti e migliori di quelli dell'esercizio precedente; i maggiori proventi determinati dall'ampliamento della base di lavoro, da un sia pure modesto aumento dello scarto fra rendimento degli impieghi e costo della raccolta ed infine dal forte sviluppo dell'attività di intermediazione, specie nei settori titoli e cambi, hanno più che bilanciato gli aggravi derivanti dall'accresciuto carico tributario, dalla dilatazione delle spese per il personale (il numero dei dipendenti è salito nell'anno da 28.743 a 29.072) e dall'aumento delle spese generali. Dopo aver provveduto agli opportuni

accantonamenti, le tre banche hanno potuto esporre utili netti per 11,1 miliardi (10,2 miliardi nel 1968), il che ha consentito di assegnare alle riserve ordinarie 3 miliardi (contro 2,1 miliardi nell'esercizio precedente) e di mantenere invariato il dividendo nella misura dell'8,50%.

\*  
\*  
\*

Gli aumenti di capitale delle tre banche, di cui si è detto sopra, hanno avuto esecuzione dal 2 al 16 marzo 1970, mediante emissione di nuove azioni con godimento dal 1° gennaio 1970, riservate in opzione agli azionisti, al valore nominale più un sovrapprezzo, che è stato passato a riserva, pari ad 1/5 del valore nominale stesso oltre a un rimborso spese.

Successivamente, dal 4 al 6 maggio 1970, l'Istituto ha offerto in pubblica sottoscrizione azioni delle tre banche in quantitativi pari al 5% del capitale di ciascuna banca e precisamente: n. 600.000 azioni della *Banca Commerciale Italiana* da nominali L. 5.000, n. 4.500.000 azioni del *Credito Italiano* da nominali L. 500 e n. 400.000 azioni del *Banco di Roma* da nominali L. 5.000.

Il prezzo è stato fissato in L. 20.000 per le azioni della *Banca Commerciale* e del *Banco di Roma* e in L. 2.000 per le azioni del *Credito Italiano*. Allo scopo di favorire i piccoli risparmiatori, le prenotazioni sono state limitate a 75 azioni per le prime due banche e a 750 azioni per il *Credito Italiano*.

L'afflusso delle prenotazioni ha largamente superato i quantitativi disponibili; pertanto, si è dovuto procedere alla chiusura anticipata dell'offerta e al riparto. Per le azioni delle tre banche è stata richiesta l'ammissione alla quotazione ufficiale presso le borse valori.

## Mediobanca-Banca di Credito Finanziario

Il 1969 è stato caratterizzato, per *Mediobanca*, da un notevolissimo sviluppo degli impieghi, che hanno raggiunto a fine anno gli 857 miliardi, con un aumento di 198 miliardi, pari al 30%; a fronte di ciò, i depositi vincolati — acquisiti come noto in massima parte attraverso gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale — sono saliti a 890 miliardi, segnando un incremento di soli 78 miliardi, pari al 9,6%. Nell'attività creditizia di *Mediobanca* è da sottolineare la notevole importanza che hanno assunto i finanziamenti agevolati all'esportazione ed i prestiti a paesi in via di sviluppo, saliti dal 34,5% del totale degli impieghi a fine 1968 al 43,3% a fine 1969.

Allo scopo di dare una maggiore stabilità alla propria raccolta, con titoli a scadenza più lunga di quella massima consentita per gli ordinari libretti di deposito e per i conti correnti (5 anni), sul finire del 1969 *Mediobanca* ha deliberato — in connessione con l'aumento del capitale sociale da 16 a 32 miliardi — l'emissione di un prestito obbligazionario decennale 6% 1970-1980 di 80 miliardi, riservato in opzione agli azionisti, rimborsabile alla pari in ragione di un quinto per ogni anno dal 1976 al 1980 e con facoltà per gli obbligazionisti di optare per la conversione di un quinto delle obbligazioni sotto rimborso in azioni della stessa *Mediobanca*. L'operazione è stata eseguita dal 26 gennaio al 12 febbraio 1970.

Nel corso del 1969 *Mediobanca* ha costituito e diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 385 miliardi: sale così a 2.784,3 miliardi — di cui 1.675,8 miliardi per conto di enti di diritto pubblico e 1.108,5 miliardi per conto di società per azioni e di enti esteri — il totale dei collocamenti di obbligazioni curati dalla società fino al 31 dicembre 1969. Sempre nel 1969 *Mediobanca* ha garantito, per conto di consorzi da essa diretti, l'aumento di capitale a pagamento della FIAT da 115 a 130 miliardi (più sovrapprezzo di 15 miliardi) e l'aumento di capitale della STET da 195 a 225 miliardi, di cui 20 miliardi a pagamento; dall'inizio della sua attività *Mediobanca* ha diretto così consorzi di garanzia di aumenti di capitale per 789 miliardi.

Per l'esercizio chiuso al 30 giugno 1969 l'utile di gestione è stato di circa 5,6 miliardi (4,3 miliardi per l'esercizio 1967-68); esso ha consentito di assegnare 2,8 miliardi al fondo rischi, di destinare 1 miliardo alla riserva e di accrescere dal 10% all'11% la remunerazione del capitale sociale.

## Credito Fondiario

Durante gran parte del 1969 il *Credito Fondiario* ha operato attivamente nel proprio settore di attività; solo sul finire dell'anno esso si è trovato costretto, al pari degli altri istituti della categoria, a limitare al massimo l'assunzione di nuovi impegni, date le sempre minori possibilità di collocamento delle cartelle.

Nell'anno in esame il *Credito Fondiario*, che come sempre ha potuto contare sulla collaborazione delle tre banche di interesse nazionale, ha erogato nuovi mutui per 100 miliardi, contro 88 miliardi nel 1968; l'importo delle cartelle in circolazione è salite a 431 miliardi, con un incremento del 18,1%.

I risultati economici sono migliorati in misura soddisfacente, grazie all'ampliamento della base di lavoro che ha consentito di coprire con buoni margini i sensibili aumenti delle spese: l'utile netto dell'esercizio — dopo l'assegnazione di 1,7 miliardi al fondo rischi — è risultato di 1.678 milioni, contro 1.592 milioni nel 1968; previa assegnazione di 794 milioni alla riserva ordinaria è stato quindi possibile distribuire un dividendo dell'8,50% (8% nel 1968).

L'attività della *Sezione Autonoma Opere Pubbliche* è risultata anche nel 1969 pressoché nulla; la consistenza dei mutui in essere è rimasta praticamente invariata in 8,6 miliardi; l'utile netto, di 94,5 milioni, è stato destinato per 44,5 milioni alla riserva ordinaria e per 50 milioni alla costituzione di un « fondo oscillazione titoli ».

## Banco di Santo Spirito

Notevole è stata l'attività svolta dal *Banco di Santo Spirito* nel 1969: il totale dei mezzi di terzi amministrati ha raggiunto a fine anno i 575 miliardi con un incremento, rispetto a fine 1968, di 74 miliardi (pari al 14,6%). Tale incremento è da attribuirsi per 49,4 miliardi ai conti correnti (+ 18,6%), per 19,5 miliardi ai depositi a risparmio (+ 8,8%) e per il rimanente agli assegni circolari. Un'espansione



ancora più significativa si è avuta negli impieghi in lire che sono saliti a 279 miliardi, registrando un aumento di 77 miliardi, pari al 37,9%.

La consistenza del portafoglio titoli a reddito fisso è rimasta praticamente invariata: 196 miliardi, contro 192 miliardi a fine 1968.

I maggiori proventi derivanti dall'espansione della base di lavoro e dal migliorato scarto fra rendimenti e costi medi del denaro hanno consentito di coprire con un buon margine l'aumento delle spese generali di amministrazione; da ciò la possibilità di effettuare accantonamenti in misura maggiore che nel precedente esercizio e di esporre un utile netto di 868 milioni (contro 797 milioni nel 1968). È stata quindi elevata da 100 a 150 milioni l'assegnazione alla riserva ordinaria (salita così a 3.500 milioni, pari al 43,8% del capitale sociale) e si è mantenuto invariato il dividendo nella misura dell'8,50%.

Anche nel 1969 si è registrato un forte aumento della domanda mondiale di prodotti siderurgici. Tale aumento è stimato in circa 50 milioni di t; esso s'inserisce, d'altra parte, in un triennio di espansione accelerata che ha visto crescere il consumo mondiale di oltre 100 milioni di t.

Diversa l'evoluzione della capacità produttiva: dopo i rilevanti investimenti realizzati nella prima metà degli anni sessanta, essa ha registrato un'espansione più contenuta, per cui, non solo si sono progressivamente riassorbiti i margini di capacità produttiva inutilizzata, ma si è anche giunti a una certa tensione di mercato, nonostante una riduzione delle scorte esistenti presso i produttori. In tale situazione si è verificato, nel 1969, un aumento dei prezzi, che d'altra parte negli anni precedenti erano scesi a quotazioni anormalmente basse.

La produzione siderurgica mondiale ha raggiunto i 558 milioni di t nel 1969 (1) contro i 516 milioni dell'anno precedente (+ 8,2%). Come appare dalla tabella n. 1, l'espansione di gran lunga più rilevante tra i grandi paesi produttori è stata registrata dall'industria giapponese (+ 15,2 milioni di t, pari al 22,7%). Questa industria, che ha in corso ingenti programmi di investimento e di concentrazione aziendale (il nuovo gruppo *Nippon Steel*, costituito nel 1970 con la fusione di *Yawata* e *Fuji*, si avvia ad essere il maggior produttore mondiale), si dispone a sfruttare appieno l'elevata dinamica del mercato interno senza rinunciare a un'importante corrente di esportazione (che nel 1969 ha segnato anch'essa un nuovo massimo dell'ordine di 20 milioni di t).

La produzione degli Stati Uniti ha raggiunto, d'altra parte, un vertice di 131 milioni di t (+ 7,3%) in una fase caratterizzata da una sostanziale stabilità del consumo interno, mentre le importazioni hanno segnato una netta flessione e le esportazioni sono sensibilmente aumentate. Tali variazioni negli scambi con l'estero, che permangono comunque fortemente deficitari, sono da porre in relazione con la mutata congiuntura siderurgica internazionale e con gli accordi di autodisciplina dei grandi paesi esportatori verso gli Stati Uniti.

Nel Regno Unito modesto è stato lo sviluppo produttivo, frenato da una serie di

(1) Esclusa la Repubblica Popolare Cinese.

Tabella n. 1 - Produzione mondiale di acciaio nel 1968 e 1969

Paesi	1968		1969		Variazioni 1968-69	
	t milioni	%	t milioni	%	t milioni	%
Germania R. F.	41,1	8,0	45,3	8,1	+ 4,2	+ 10,2
Francia	20,4	4,0	22,5	4,0	+ 2,1	+ 10,3
Italia	17,0	3,3	16,4	2,9	- 0,6	- 3,2
Paesi Bassi	3,7	0,7	4,7	0,9	+ 1,0	+ 27,0
Belgio	11,6	2,2	12,9	2,3	+ 1,3	+ 11,2
Lussemburgo	4,8	0,9	5,5	1,0	+ 0,7	+ 14,6
<i>CEE</i>	<b>98,6</b>	<b>19,1</b>	<b>107,3</b>	<b>19,2</b>	+ 8,7	+ 8,8
Regno Unito	26,3	5,1	26,8	4,8	+ 0,5	+ 1,9
Stati Uniti	121,9	23,6	130,8	23,5	+ 8,9	+ 7,3
Unione Sovietica	106,5	20,7	110,6	19,8	+ 4,1	+ 3,8
Europa Orientale	35,3	6,9	36,9	6,6	+ 1,6	+ 4,5
Giappone	66,9	13,0	82,1	14,8	+ 15,2	+ 22,7
Altri paesi (a)	60,0	11,6	63,1	11,3	+ 3,1	+ 5,2
<i>Totale</i>	<b>515,5</b>	<b>100,0</b>	<b>557,6</b>	<b>100,0</b>	+ 42,1	+ 8,2

(a) Esclusa la Repubblica Popolare Cinese per la quale non sono disponibili statistiche ufficiali; includendo tale Paese la produzione mondiale viene stimata in circa 575 milioni di t nel 1969, contro i circa 530 milioni di t del 1968.

agitazioni sindacali, mentre il consumo ha segnato una significativa ripresa, il che ha determinato una sensibile contrazione delle esportazioni a fronte di un modesto incremento delle importazioni. Non molto al di sopra dei livelli del 1968 sono state le produzioni della siderurgia sovietica e di quella dell'Europa orientale.

Nell'area della Comunità europea, infine, il consumo ha segnato un forte aumento che si può valutare sensibilmente superiore a quello mondiale. Il corrispondente più contenuto incremento della produzione (+ 8,8%) risente del diminuito apporto dell'Italia e riflette una pressoché generale situazione di elevato sfruttamento degli impianti, confermata, per altro verso, dalla bilancia degli scambi siderurgici con i paesi terzi, che denuncia una flessione da 15,3 a 14,2 milioni di t dell'eccedenza netta attiva. È da ricordare che, nel corso del 1969, per alleggerire la pressione della domanda sono stati concessi contingenti supplementari di importazione dai paesi dell'Est e la riduzione o sospensione di molti dazi sulle importazioni siderurgiche dagli altri paesi extracomunitari. Anche l'interscambio di prodotti siderurgici fra i paesi membri è aumentato nel 1969 di oltre il 10%, mentre i prezzi all'interno della Comunità segnavano una netta ripresa, peraltro più contenuta di quella verificatasi alla esportazione.

È da rilevare che all'espansione produttiva comunitaria del 1969 hanno contribuito tutti i paesi membri, ad eccezione, come detto, dell'Italia. L'incremento più forte è stato realizzato dal Benelux (+ 15%), che ha potuto alimentare una notevole corrente di esportazione; in Francia il sensibile aumento della produzione (+ 10,3%) non è stato sufficiente a coprire lo straordinario aumento del consumo

interno (+ 25%) con conseguente importazione netta — per la prima volta nella storia della siderurgia francese — di oltre 600 mila t. La Germania, con una buona espansione della produzione (+ 10,2%), resa possibile dalla sollecita soluzione delle vertenze sindacali, è riuscita, invece, a far fronte al consumo in rapida crescita nonché a una sia pur contenuta corrente di esportazione.

Si rileva, infine, che anche nel corso del 1969 la siderurgia CEE, e in particolare quella tedesca, è stata interessata da accordi di concentrazione o di collaborazione, nel quadro del processo di razionalizzazione e specializzazione produttiva ormai in corso da alcuni anni.

Il mercato siderurgico italiano — il cui andamento nel corso dell'ultimo quinquennio è sintetizzato nella tabella n. 2 — è stato caratterizzato, in linea con l'evoluzione internazionale, da una vivace espansione del consumo a cui si è contrapposta, per altro, una anomala flessione della produzione.

**Tabella n. 2 - Produzione, commercio estero e consumo di acciaio in Italia negli anni 1965-1969.**  
(milioni di t)

	1965	1966	1967	1968	1969
Produzione	12,7	13,6	15,9	17,0	16,4
Rilaminazione rottame	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Importazione	2,4	3,3	3,7	3,4	4,8 (a)
Prelievo giacenze	—	—	—	0,1	0,8
<i>Disponibilità</i>	15,2	17,0	19,7	20,6	22,1
Esportazione	3,3	2,8	2,8	3,2	2,6 (a)
Aumento giacenze	0,4	0,3	0,6	—	—
<i>Consumo</i>	11,5	13,9	16,3	17,4	19,5 (a)

(a) Dati provvisori.

Invero, il mercato nazionale ha assorbito oltre 2 milioni di t di prodotti siderurgici in più rispetto al 1968, superando i 19,5 milioni di t, nonostante gli scioperi che hanno interferito nell'attività di gran parte dei settori utilizzatori. A valutare la entità di quest'ultimo fenomeno può servire la considerazione che nel primo semestre del 1969 il consumo è cresciuto del 20% circa sull'analogo periodo del 1968, corrispondendo a una domanda — in ragione d'anno — dell'ordine di 20,5 milioni di t. Si ricorda, a questo riguardo, che tale dinamica dipende anche dal livello del consumo di acciaio pro capite, che in Italia resta ancora non poco inferiore a quello medio degli altri maggiori paesi industrializzati, come indicato nella tabella n. 3. La produzione siderurgica nazionale è rimasta, per parte sua, del 3,2% inferiore a quella del 1968, a causa delle agitazioni sindacali che hanno interessato il secondo semestre del 1969. Invero, con riferimento all'acciaio grezzo, l'andamento produttivo nella prima metà dell'anno aveva segnato un incremento sui corrispondenti livelli del 1968 dell'ordine del 6,5%; per contro, nel periodo luglio-dicembre si è avuta, sempre sul corrispondente periodo del 1968, una caduta del 12,9%.

Tabella n. 3 - Livelli di consumo pro capite in Italia e negli altri principali paesi nel 1969.

Paesi	Consumo pro capite kg/abitante (a)	Indice Italia = 100
Germania R. F.	650	176
Francia	450	122
Belgio-Lussemburgo	400	108
Paesi Bassi	380	103
Italia	370	100
<i>Totale CEE</i>	<b>480</b>	<b>130</b>
Regno Unito	440	119
Stati Uniti	660	178
Giappone	600	162

(a) Dati provvisori.

Il divergente andamento della produzione e del consumo si è tradotto, nonostante una riduzione delle giacenze senza precedenti per la sua entità (800 mila t), in un rilevante squilibrio dell'interscambio con l'estero di prodotti siderurgici, con una flessione delle esportazioni di circa 600 mila t e un aumento delle importazioni di circa 1,4 milioni di t. Nell'insieme, il deficit di prodotti siderurgici ha così raggiunto un livello che nell'ultimo decennio è stato superato soltanto nella fase culminante dell'alta congiuntura (1962-63). È da rilevare che il massiccio ricorso all'importazione ha comportato notevoli difficoltà per le industrie utilizzatrici a causa dell'allungamento dei termini di consegna oltre che per l'aumento dei prezzi. Questi ultimi infatti hanno subito sul mercato internazionale una spinta al rialzo più marcata, mediamente, rispetto a quella dei prezzi sul mercato interno.

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

Tabella n. 4 - Produzione di ghisa e di acciaio del gruppo *Finsider* e nazionale negli anni 1968 e 1969 (migliaia di t)

	1968	1969	Variazioni	
			assolute	%
<i>Ghisa</i>				
FINSIDER	7.377	7.284	- 93	- 1,3
Altri	449	497	+ 48	+ 10,7
<i>Totale nazionale</i>	<b>7.826</b>	<b>7.781</b>	<b>- 45</b>	<b>- 0,6</b>
<i>Acciaio</i>				
FINSIDER	10.042	9.443	- 599	- 6,0
Altri	6.922	6.985	+ 63	+ 0,9
<i>Totale nazionale</i>	<b>16.964</b>	<b>16.428</b>	<b>- 536</b>	<b>- 3,2</b>

Come è dato rilevare, la flessione produttiva si concentra presso le aziende *Finsider*: i complessi a ciclo integrale, che caratterizzano il gruppo, sono per ragioni tecniche notoriamente più sensibili degli altri impianti a fenomeni di interruzione dell'attività produttiva. Di conseguenza, il concorso del gruppo alla produzione nazionale è sceso per la ghisa dal 94,3% al 93,6% e per l'acciaio dal 59,2% al 57,5%. Per quanto riguarda i prodotti finiti, nella tabella n. 5 sono indicati i livelli raggiunti nel 1969, confrontati con quelli del precedente triennio.

**Tabella n. 5 - Principali produzioni siderurgiche del gruppo nel periodo 1966-1969**  
(migliaia di t)

	1966	1967	1968	1969	Variazioni % 1968-69
<b>Prodotti piatti:</b>					
a caldo	4.246	5.010	5.559	5.552	— 0,1
a freddo	1.415	1.605	1.630	1.738	+ 6,6
rivestiti	319	378	374	394	+ 5,3
Barre, profilati e travi	1.396	1.629	1.709	1.731	+ 1,3
<b>Tubi:</b>					
senza saldatura	527	561	559	521	— 6,8
saldati	287	463	504	491	— 2,6
Materiali di armamento, ruote e cerchi	185	133	178	156	— 12,4
Fucinati, stampati e getti	91	92	105	101	— 3,8

Nel complesso le principali produzioni del gruppo non si discostano di molto e in alcuni casi superano i livelli del 1968: la maggiore elasticità degli impianti di laminazione e finitura rispetto alle acciaierie ha infatti consentito di recuperare la minor produzione di acciaio grezzo dovuta agli scioperi, ricorrendo in particolare alle scorte (400 mila t) e all'importazione di semiprodotto (358 mila t).

È da rilevare, in particolare, l'incremento dei laminati a freddo (+ 6,6%), in relazione alle maggiori produzioni dell'*Italsider* (+ 7%) e della *Terninox* per gli inossidabili (+ 15,9%). Positivo anche l'andamento dei prodotti rivestiti (+ 5,3%) e dei profilati (+ 1,3%). La produzione di tubi è risultata inferiore a quella dello scorso anno del 6,8% per i tubi senza saldatura e del 2,6% per i saldati che, come noto, sono maggiormente richiesti.

La produzione complessivamente realizzata nell'anno, integrata, a sua volta, con prelievi dalle scorte disponibili di prodotti finiti (oltre 200 mila t), ha reso possibile spingere le vendite di laminati sino a 8,4 milioni di t, con un incremento sul 1968 di circa 250 mila t, relativo principalmente ai prodotti piatti a freddo e ai tubi. L'elevata richiesta sul mercato interno ha notevolmente limitato le vendite all'estero che sono scese a 1,2 milioni di t (— 25,5% sul 1968) con flessioni particolarmente marcate nel comparto dei piatti e dei tubi saldati.

Nell'ambito delle principali produzioni *extrasiderurgiche*, quella del cemento si è mantenuta, nonostante le interruzioni per scioperi, su un livello corrispondente

a quello del precedente esercizio (3.564 mila t) a seguito del favorevole andamento del primo semestre e del recupero realizzato nel mese di dicembre.

La produzione di fertilizzanti (solfato di ammonio, nitrato di calcio e calciocianamide) è scesa nel 1969 a 243 mila t (— 9,6%), a seguito di difficoltà tecniche registrate dagli impianti; buono, peraltro, l'andamento di altre minori produzioni chimiche.

Il complessivo fatturato del gruppo *Finsider* (1) — al netto degli scambi interaziendali — è stato pari a 994 miliardi, contro gli 848 miliardi realizzati nell'esercizio precedente. L'incremento di oltre 146 miliardi (+ 17,2%) è da attribuire allo sviluppo delle spedizioni, alla loro migliore composizione e alla minor incidenza delle seconde scelte, oltre che al già ricordato miglioramento dei prezzi di vendita; a quest'ultimo riguardo giova rilevare che nel 1969 i prezzi dai livelli anormalmente bassi registrati negli ultimi anni si sono riportati sulle quotazioni del 1959-60. In particolare, il fatturato siderurgico del gruppo (1) è salito a 952,3 miliardi (+ 18,2%), mentre quello extrasiderurgico (cemento e prodotti chimici), pari a circa 42 miliardi, si è sostanzialmente mantenuto sul livello dell'esercizio precedente. La componente estera del fatturato totale ha, dal canto suo, registrato una flessione di circa il 16% passando da 178 a 149 miliardi, poiché l'incremento dei prezzi non ha compensato la notevole diminuzione delle quantità vendute.

Nel 1969 l'occupazione del gruppo *Finsider* (1) ha raggiunto le 77.857 unità, come è indicato nella tabella n. 6, con un incremento di 2.848 addetti assorbito per intero dal settore siderurgico, in relazione alla progressiva realizzazione dei programmi di espansione impiantistica, in particolare presso il centro di Taranto.

**Tabella n. 6 - Personale del gruppo Finsider a fine 1968 e 1969**

Settori	Numero addetti		Variazioni	
	1968	1969	assolute	%
Siderurgico	71.490	74.325	+ 2.835	+ 4,0
Extrasiderurgico	3.519	3.532	+ 13	+ 0,4
<b>Totale</b>	<b>75.009</b>	<b>77.857</b>	<b>+ 2.848</b>	<b>+ 3,8</b>

Il costo complessivo del lavoro è salito, dal canto suo, a 229 miliardi contro i 208 miliardi del 1968 (+ 10,1%); il costo medio per occupato è di conseguenza aumentato dell'8,5%. Le perdite di ore di lavoro per effetto di scioperi hanno raggiunto 7 milioni di ore nel 1969, comportando un mancato ricavo di circa 97 miliardi. Gli investimenti effettuati dal gruppo, nel corso del 1969, ammontano a 141,5 miliardi, con un aumento di circa 27 miliardi sul livello dell'anno precedente. Le aziende siderurgiche hanno complessivamente investito 129 miliardi, di cui 86,9 riguardano l'*Italsider*, soprattutto in relazione ai lavori per l'ampliamento di Taranto

(1) I dati relativi alla *Società Italiana Impianti*, come nella precedente relazione, sono stati considerati, per ragioni di omogeneità, nel capitolo « Meccanica ».

(da 3 a 4,5 milioni di t/anno di acciaio) e di Piombino; la quota rimanente riguarda il complesso *Terni-Terninoss* (17,2 miliardi), la *Dalmine* (9,9 miliardi), nonché le aziende che svolgono attività connesse alla siderurgia, fra le quali la *Ponteggi* ha ultimato, nel finire del 1969, il nuovo stabilimento di Potenza per la produzione di contenitori per l'industria e di serre. Nei settori extrasiderurgici gli investimenti sono stati pari a 12,5 miliardi, di cui 6,7 miliardi effettuati dalla *Terni Industrie Chimiche* e 5,8 miliardi dalla *Cementir*, in relazione all'avvio dei nuovi programmi di specializzazione ed espansione degli impianti.

Sotto l'aspetto economico gli aggravii conseguenti alle vertenze sindacali, nonché gli incrementi delle principali voci di costo sono stati assorbiti grazie ai nuovi affinamenti apportati alla struttura produttiva e commerciale del gruppo, oltre che all'andamento favorevole dei prezzi di vendita. Si è quindi registrato un complessivo miglioramento economico, che è peraltro da attribuire essenzialmente all'*Italsider*, i cui risultati hanno più che compensato i regressi di altre società, in particolare *Dalmine* e *Terni*.

La finanziaria capogruppo prevede di distribuire un dividendo pari o lievemente superiore a quello (8%) assegnato nel precedente esercizio.

A completamento di quanto esposto in precedenza, qui di seguito si forniscono dati e notizie sull'attività delle principali aziende del gruppo.

## Italsider

L'attività produttiva della società ha risentito, nel 1969, degli effetti dei conflitti di lavoro che hanno contraddistinto la seconda metà dell'anno. Come risulta dalla tabella n. 7, alla minor produzione di acciaio grezzo ha fatto riscontro, per i prodotti finiti, un livello produttivo pari o di poco superiore a quello dell'anno precedente, grazie al già accennato utilizzo di giacenze e ai maggiori acquisti di semiprodotto.

**Tabella n. 7 - Principali produzioni Italsider nel 1968 e nel 1969**  
(migliaia di t)

Produzioni	1968	1969	Variazioni %
Ghisa	7.377	7.284	— 1,3
Acciaio	8.676	8.135	— 6,2
Laminati a caldo	6.552	6.526	— 0,4
Laminati a freddo	1.454	1.555	+ 6,9
Tubi saldati di grande diametro	322	263	— 18,3

Con rilevanti prelievi dalle scorte si sono d'altra parte potute aumentare le spedizioni da 6.989 a 7.220 migliaia di t (+ 3,3%), mentre le esportazioni hanno registrato, in presenza di una domanda interna in vivace espansione, un calo del 33% (da 1.301 a 869 mila t), con conseguente riduzione della loro incidenza sul totale delle spedizioni dal 19% al 12%.



Più consistente dell'incremento delle spedizioni è stato quello del fatturato, che ha raggiunto un totale di 599 miliardi (+ 12% sul 1968) a seguito, oltre che dei maggiori quantitativi spediti, della loro migliorata composizione e degli aumenti di prezzi. Il 1969 è stato segnato, per altro verso, da un considerevole sviluppo impiantistico, che ha comportato investimenti, nell'esercizio, per 86,9 miliardi; tra le principali realizzazioni si ricordano:

- a Taranto, la messa in marcia del terzo altoforno, del terzo convertitore dell'acciaieria LD e di tre nuove terne di forni a pozzo, mentre sono continuati i lavori per le due nuove batterie di forni a coke, il terzo nastro di agglomerazione e il nuovo treno a freddo;
- a Piombino, il potenziamento della cokeria, mentre sono continuati i lavori per la trasformazione dell'acciaieria Martin in LD e l'installazione della nuova colata continua;
- a Trieste, il rifacimento del terzo altoforno.

A fine esercizio l'occupazione complessiva ammontava a 38.946 addetti, con un incremento di 1.519 unità sul 1968 (+ 4,1%).

Nell'insieme, i continui progressi della produttività, in una situazione di mercato favorevole, hanno consentito di riassorbire i maggiori costi del lavoro e delle materie prime e di chiudere l'esercizio, al netto di 58,5 miliardi di ammortamento (contro 46,7 miliardi nel 1968), con un risultato economico positivo. La società ha, pertanto, deliberato di assegnare un dividendo del 6%, contro il 5% dell'esercizio precedente.

## Dalmine

Il consumo nazionale di tubi ha segnato, nel corso del 1969, un incremento assai rilevante, passando da 1.244 a 1.494 mila t (+ 20%). Come nel biennio precedente, lo sviluppo più notevole ha riguardato i tubi saldati, il cui consumo è salito da 512 a 708 mila t (+ 38%), ma anche il comparto dei tubi senza saldatura è stato caratterizzato da una domanda in discreta espansione (da 732 a 786 mila t). La produzione nazionale — per gli eventi noti — si è mantenuta all'incirca stazionaria sui livelli del 1968 (1.816 mila t contro 1.838 mila t), con una leggera flessione per i tubi senza saldatura e un sia pur modesto incremento dei tubi saldati (982 mila t contro le 975 mila t del 1968); l'incidenza di questi ultimi sul totale del comparto sale pertanto al 54% (contro il 53% del 1968).

Dal canto suo la *Dalmine* — presso la quale gli scioperi hanno avuto una durata di 29 giorni, pari a 1,4 milioni di ore lavorative — ha registrato una perdita di produzione di acciaio del 17% circa (da 560 a 466 mila t), mentre all'incirca stazionaria è risultata la produzione di tubi nel loro complesso (750 mila t contro le 741 mila t del 1968). È proseguita, accentuandosi, l'evoluzione della produzione a favore dei tubi saldati che, con un incremento del 20%, hanno raggiunto le 218 mila t, mentre quella dei tubi senza saldatura, segnando una flessione del 6,8%, è scesa a 521 mila t; tale flessione è da collegarsi, in parte, anche agli effetti delle agitazioni sindacali, particolarmente pesanti negli stabilimenti di Dalmine e Apuania specializzati nelle produzioni in questione.

Le spedizioni — in presenza di una domanda interna molto sostenuta — sono state spinte fino a raggiungere le 811 mila t (+ 14,3%) utilizzando le giacenze disponibili; le stesse esportazioni, pari a 174 mila t, hanno registrato un incremento del 5,7%. Il fatturato complessivo della società è salito da 102 a 119 miliardi (+ 16,7%), grazie anche al favorevole andamento dei prezzi per i tubi saldati.

Gli investimenti effettuati nel corso del 1969 sono ammontati a 9,9 miliardi e si riferiscono, principalmente, ai centri di Dalmine e di Taranto. Nel corso dell'anno è stata definita la cessione alla Dalmine da parte dell'*Italsider* del tubificio di Piombino.

Il personale che contava, a fine 1969, 11.342 addetti, si è mantenuto sui livelli dell'esercizio precedente.

Le agitazioni sindacali particolarmente pesanti che hanno investito la *Dalmine*, per un periodo più lungo di quello medio del settore, hanno inevitabilmente inciso sull'andamento economico della società, che, inoltre, sta affrontando la fase di ristrutturazione impiantistica connessa al previsto sviluppo della produzione di tubi saldati. In questo quadro il notevole aumento dei costi, solo in parte assorbito dai maggiori ricavi, ha determinato una contrazione dell'utile di esercizio rispetto all'anno precedente, in presenza, peraltro, di uno stanziamento ad ammortamenti più elevato (4,7 contro 3,5 miliardi). È stata quindi decisa l'assegnazione per il 1969 di un dividendo del 5% a fronte del 10% del 1968.

## Terni e Terninoss

Le produzioni di acciai speciali e di nastri al carbonio in trasformazione — aggiuntesi, a partire dalla seconda metà degli anni sessanta, alle lavorazioni tradizionali della *Terni* (tondo per cemento armato, fucinati, stampati, getti, carpenteria e condotte forzate) — sono state caratterizzate, nel 1969, da una leggera flessione; essa fa seguito ai forti aumenti dell'anno precedente e riguarda essenzialmente i nastri al carbonio (da 320 a 298 mila t) laminati per conto dell'*Italsider*, mentre le altre produzioni dell'azienda si sono mantenute, nell'insieme, sui livelli del 1968.

Un ulteriore peggioramento si è registrato nei settori della fucinatura, fonderia, carpenteria e condotte forzate. Invero, la favorevole congiuntura del mercato siderurgico ha esplicito un'influenza molto limitata su tali lavorazioni, dato il permanere di una forte concorrenza internazionale; inoltre su di esse hanno notevolmente inciso l'aumento del costo del lavoro e le interruzioni provocate dagli scioperi, trattandosi di produzioni a lungo ciclo di lavoro e caratterizzate da una elevata componente di manodopera. Pertanto, i settori in esame, che pur concorrono per poco più del 10% al fatturato dell'azienda, hanno riportato una pesante perdita che ha influito sull'andamento economico della società, annullando i positivi risultati del settore siderurgico.

Il fatturato complessivo della *Terni* è salito da 56 a 63 miliardi (+ 12,5%); l'aumento è esclusivamente dovuto al comparto siderurgico, grazie al sostenuto andamento delle vendite e dei prezzi, soprattutto del tondo e dei prodotti magnetici e inossidabili. Gli investimenti effettuati nel 1969, pari a 13,5 miliardi, hanno riguardato il potenziamento degli impianti di laminazione per magnetici e dell'acciaieria nonché la

nuova officina per la produzione di contenitori di sicurezza per centrali nucleari. Il personale della società risultava, a fine anno, pari a 5.761 unità, consistenza leggermente superiore a quella dell'esercizio precedente.

Il risultato economico registra una leggera perdita, in presenza, peraltro, di un maggior stanziamento per ammortamenti (4,7 miliardi contro 4,3 miliardi nel 1968).

L'andamento del mercato degli acciai inossidabili è stato favorevole, malgrado un forte rialzo del prezzo del nichel, e si è positivamente riflesso sull'attività della *Terninox* nel 1969. L'incremento della produzione, salita a 51 mila t (+ 15,9%), si è accompagnato a un aumento più che proporzionale delle vendite, in particolare sul mercato interno.

Il fatturato ha raggiunto i 33 miliardi, superando di circa due quinti quello dell'esercizio precedente.

Gli investimenti effettuati, nel quadro del programma di ampliamento produttivo in corso, ammontano a 3,7 miliardi.

Il continuo miglioramento dell'efficienza e la positiva evoluzione del mercato hanno consentito di riassorbire i maggiori oneri di produzione, realizzando un utile di circa 0,6 miliardi, superiore a quello dell'anno precedente.

## Breda Siderurgica

L'attività della società è stata sostenuta, nel corso del 1969, da una notevole espansione della domanda, in particolare di acciai per molle e di legati, in presenza, peraltro, di un sensibile rialzo dei costi di tutti i fattori produttivi, a cui vanno aggiunti gli aggravii derivanti dai noti conflitti sindacali.

La produzione di acciaio dell'azienda ha registrato un incremento dell'8,2%, salendo a 339 mila t; quella dei laminati si è invece mantenuta su un livello (342,4 mila t) leggermente inferiore a quello del 1968.

Le spedizioni sono, nell'insieme, salite a 358,4 mila t, con un aumento di circa il 9% sull'esercizio precedente.

Il positivo andamento dei prezzi e la migliore composizione delle vendite hanno portato ad un sensibile incremento del fatturato (+ 14,8%), che ha toccato i 39 miliardi. L'occupazione, pari a 2.990 addetti a fine 1969, ha registrato nell'anno un incremento di 221 unità, connesso all'entrata in esercizio di un nuovo forno e alla riduzione dell'orario di lavoro.

Il miglioramento dell'efficienza e la sostenutezza dei prezzi, pur in presenza di costi di produzione crescenti, hanno consentito alla *Breda* di dimezzare la perdita di esercizio rispetto al 1968.

## Cementir

Il consumo nazionale di cemento è salito, nel 1969, da 29,4 a 31,4 milioni di t, con un incremento del 6,6%, che riflette l'intensa attività soprattutto nel campo dell'edilizia residenziale. Più contenuto, invece, lo sviluppo della produzione, che ha raggiunto i 31,3 milioni di t (+ 6,1%), avendo subito l'interferenza delle agitazioni

connesse al rinnovo del contratto di lavoro. Il grado di sfruttamento della capacità produttiva è comunque migliorato, nella media dell'anno, dall'87% al 90%.

La produzione della *Cementir* si è mantenuta, nell'insieme, sui livelli dell'anno precedente, a seguito delle agitazioni sindacali che hanno investito in modo marcato la società, nonché per alcune difficoltà tecniche insorte presso il cementificio di Taranto.

Le vendite, leggermente superiori alle quantità prodotte, hanno dal canto loro registrato una flessione del 2,3%. Il fatturato, in presenza di un leggero miglioramento dei prezzi, ha quasi raggiunto i 33 miliardi di lire, all'incirca pari a quello del 1968.

Gli investimenti effettuati nel 1969, principalmente per i lavori di ampliamento in corso a Spoleto e Taranto, sono ammontati a 5,8 miliardi. È da segnalare, inoltre, che ad Arquata, nel primo semestre dell'anno, è stato ultimato il programma di trasformazione da via umida a via secca del ciclo tecnologico dello stabilimento. Nel corso del 1969 il personale della *Cementir* è salito a 2.056 addetti, consistenza lievemente superiore a quella dell'esercizio precedente.

L'andamento della gestione nel suo complesso ha consentito di remunerare il capitale sociale, aumentato nell'anno da 7,3 a 10,9 miliardi di lire, nella misura del 9%, come nel 1968, con ricorso in parte ad accantonamenti.

Nel 1969 l'indice della produzione meccanica italiana (che non include, come noto, i mezzi di trasporto) è stato di poco superiore a quello dell'anno precedente, pur con variazioni di qualche entità da comparto a comparto.

L'incremento dell'1,4% è inferiore non solo a quello del 1968 (+4,4%), ma anche a quello della produzione industriale totale del 1969 (+3,3%). La contenuta espansione produttiva è attribuibile principalmente alle conseguenze delle vertenze sindacali che hanno colpito il settore ed hanno pressochè annullato i progressi del primo semestre dell'anno.

La produzione di mezzi di trasporto, a sua volta, è diminuita dello 0,9%: in particolare, l'indice relativo al ramo autoveicoli è regredito del 4,2% (— 4,7% le autovetture e — 2,2% gli autoveicoli industriali) scontando per intero le sopracordinate circostanze negative.

In tale quadro il fatturato del settore meccanico IRI è aumentato rispetto al 1968 di oltre 48 miliardi (+ 10,9%); a tale incremento hanno concorso, per circa la metà, le vendite all'estero passate dai 109,2 miliardi del 1968 ai 137 del 1969 (+ 25,5%). Tali risultati, pur nell'insieme soddisfacenti, sono tuttavia di un 50% inferiori alle previsioni formulate all'inizio dell'anno e che l'andamento dei primi nove mesi aveva pienamente convalidato.

Più riflessivo è stato l'andamento degli ordini assunti, con una certa contrazione delle commesse estere (— 4,9%), mentre quelle sul mercato interno sono aumentate del 6%. Il confronto risente peraltro delle ingenti commesse estere nel settore aerospaziale acquisite nel 1968 ma non ripetibili nel breve periodo; ove si escluda dal computo tale comparto, l'afflusso di nuovi ordini nel 1969 risulta aumentato del 14,4%.

Esaminando l'andamento dei singoli rami, quale appare dalle tabelle n. 8 e n. 9, si rileva, innanzitutto, che il fatturato automotoristico ha raggiunto i 196 miliardi. L'aumento rispetto al 1968 è pari al 13% e riflette la ulteriore espansione delle vendite di vetture *Alfa Romeo*; queste, pur frenate dalle gravi perdite di produzione dell'ultimo trimestre, sono passate nel corso dell'esercizio da poco meno di 98 mila a circa 110 mila. Quasi il 40% del maggior fatturato *Alfa Romeo* è attribuibile alle

**Tabella n. 8 - Fatturato delle aziende del settore meccanico nel 1968 e nel 1969**  
(miliardi di lire)

Produzioni	1968			1969		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	124,3	49,0	173,3	138,2	57,8	196,0
Aerospaziale	14,1	6,7	20,8	14,9	3,8	18,7
Termoelettromeccanica e nucleare	91,0	19,1	110,1	90,9	20,7	111,6
Macchine e impianti industriali	23,2	15,7	38,9	28,4	29,6	58,0
Grandi motori navali	17,3	1,6	18,9	16,8	0,2	17,0
Altre	67,3	17,1	84,4	68,8	24,9	93,7
<b>Totale</b>	<b>337,2</b>	<b>109,2</b>	<b>446,4</b>	<b>358,0</b>	<b>137,0</b>	<b>495,0</b>

esportazioni, che hanno registrato un incremento del 17,9% a fronte dell'11% delle vendite sul mercato interno.

Soddisfacente l'andamento degli ordini, il cui volume ha raggiunto i 219 miliardi, anche in questo caso con un aumento della quota per l'estero (+ 44%) assai più accentuato di quello registrato per il mercato interno (+ 15%).

Nel settore aerospaziale il fatturato, pur rimanendo su livelli nell'insieme buoni, ha denunciato una flessione del 10,1%, attribuibile ad uno slittamento, accentuato dalle interruzioni del lavoro nell'ultimo trimestre, delle consegne dell'*Aerfer* alla *McDonnell-Douglas*; sul mercato interno è continuata invece l'espansione (+ 5,6%), riguardante la produzione di parti per velivoli militari e l'attività di revisione di aerei civili e militari. Gli ordini assunti, a loro volta, dopo le importanti commesse acquisite nel 1968 per conto della suaccennata industria americana, hanno registrato un leggero incremento solo sul mercato interno.

**Tabella n. 9 - Ordini assunti dalle aziende del settore meccanico nel 1968 e nel 1969**  
(miliardi di lire)

Produzioni	1968			1969		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	125,4	52,4	177,8	144,0	75,4	219,4
Aerospaziale	21,2	58,6	79,8	22,3	3,4	25,7
Termoelettromeccanica e nucleare	141,0	16,7	157,7	140,2	38,5	178,7
Macchine e impianti industriali	34,7	14,6	49,3	50,8	13,3	64,1
Grandi motori navali	20,2	0,5	20,7	6,6	0,7	7,3
Altre	69,4	16,1	85,5	72,8	19,7	92,5
<b>Totale</b>	<b>411,9</b>	<b>158,9</b>	<b>570,8</b>	<b>436,7</b>	<b>151,0</b>	<b>587,7</b>

Nonostante la particolare intensità delle agitazioni sindacali, il fatturato termoelettromeccanico e nucleare, comprendente le attività elettromeccaniche della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (1), si è mantenuto nel suo insieme sui livelli, peraltro ancora insoddisfacenti, dell'esercizio precedente, registrando un certo incremento del fatturato estero (+ 8,3%) grazie al favorevole andamento delle esportazioni dell'ASGEN.

Positivo l'andamento degli ordini assunti, il cui volume ha raggiunto i 178,7 miliardi con un incremento del 13,3% rispetto al 1968; gli aumenti più consistenti sono stati conseguiti dall'*Ansaldo Meccanico Nucleare* e dall'ASGEN, specie per l'estero. Nel ramo del macchinario e degli impianti industriali (in cui si includono anche le *Società Italiana Impianti e Aerimpianti*), il fatturato, sia all'interno che all'esportazione, è aumentato rispetto ai bassi livelli degli esercizi precedenti. L'aumento riflette, per oltre la metà, l'andamento delle vendite delle presse per l'industria automobilistica della *FMI-Mecfond*, delle macchine utensili della *SAIMP* e del macchinario per la siderurgia della *CMI-Genovesi* e della *Santeustacchio*; per il resto l'espansione, soprattutto, dell'attività di progettazione generale esecutiva e di realizzazione di impianti completi della *Italiana Impianti*. L'afflusso di nuovi ordini, accresciutosi di circa un terzo, è dovuto principalmente all'affermazione delle presse costruite dalla *FMI-Mecfond*, a fronte della flessione registrata dalla *Italiana Impianti* imputabile essenzialmente a ritardi nel perfezionamento di alcune importanti commesse acquisite nell'anno.

Nel ramo dei grandi motori navali il fatturato ha subito una certa contrazione (- 10%) attribuibile essenzialmente alla *Fabbrica Macchine S. Andrea*, in relazione all'esaurirsi del precedente carico di lavoro; l'attività dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare* si è invece lievemente accresciuta. nettamente sfavorevole è stato il flusso degli ordini.

Per l'insieme delle altre aziende l'aumento del fatturato (+ 11%) riguarda essenzialmente le società *OTO-Melara*, *Delta* e *FAG-CBF*. L'espansione (+ 8%) del volume degli ordini assunti riguarda soprattutto la *FAG-CBF*.

Gli investimenti effettuati nel 1969 dalle aziende meccaniche IRI assommano complessivamente a 73,3 miliardi, importo che supera di 35,4 miliardi quello del 1968 e costituisce il nuovo massimo per il settore.

Oltre due terzi degli investimenti effettuati riguarda l'esecuzione dei programmi dell'*Alfa Romeo* e dell'*Alfasud*, con una spesa complessiva dell'ordine di 52 miliardi. Anche l'*Ansaldo Meccanico Nucleare* ha effettuato importanti investimenti nei reparti della grossa meccanica e della fonderia, quest'ultimi in relazione alle prospettive di sviluppo dell'industria automobilistica.

Consistenti anche gli investimenti dell'*Aerfer* e della *FMI-Mecfond* per gli ampliamenti in corso legati al cospicuo carico di lavoro acquisito. Da citare infine l'avanzamento dei lavori di costruzione dello stabilimento *Grandi Motori* di Trieste, società a partecipazione paritetica con la FIAT, e di quello di Nerviano della *Filotechnica Salmoiraghi*.

Nel 1969 sono state intraprese o condotte a termine importanti operazioni volte al conseguimento di un più razionale assetto produttivo delle società operanti nel settore meccanico IRI.

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

Il fatto saliente è rappresentato dalla costituzione della società *Aeritalia* con la partecipazione paritetica della *Finmeccanica* e della FIAT. Con tale operazione si è compiuto il maggior passo sulla via della necessaria concentrazione delle forze industriali del settore in vista dell'avvio, con la collaborazione internazionale oggi indispensabile, di programmi produttivi originali, specie in campo civile, nonché di una partecipazione qualificata a grandi progetti internazionali.

Sono interessate in modo specifico all'operazione l'*Aerfer* e la *Filotecnica Salmoiraghi* che entro il primo semestre 1971 apporteranno alla nuova società i propri stabilimenti di Pomigliano e Capodichino e di Nerviano, mentre l'apporto della FIAT riguarderà le attività della divisione aviazione. L'*Aeritalia* porterà avanti studi, trattative e contratti ancora da eseguire e in essa confluirà tutto il patrimonio progettistico dei due contraenti (brevetti, licenze ed altri diritti di proprietà industriale). Restano escluse dalla concentrazione le sole produzioni motoristiche di entrambi i gruppi.

Come accennato nella precedente relazione di bilancio, nel quadro delle direttive del Governo per la razionalizzazione delle attività industriali facenti capo alle partecipazioni statali, la *Finmeccanica* e la *Finanziaria E. Breda* (gruppo EFIM) hanno convenuto all'inizio del 1969 di trasferire alla prima la società ALCE ed il reparto elettromeccanico della *Breda Elettromeccanica*, che è stato apportato alla *Costruzioni Elettromeccaniche* appositamente costituita; tale operazione, sebbene economicamente onerosa per il gruppo, è stata decisa nel quadro dell'azione in corso per conseguire nel settore elettromeccanico una struttura aziendale di dimensioni meno inadeguate alla competizione internazionale.

Al fine, poi, di garantire un più valido assetto delle attività elettroniche del gruppo, anche tenuto conto del ruolo strategico che le telecomunicazioni sono destinate a svolgere in questo settore, l'Istituto ha deciso di trasferire sotto il controllo della STET le società *Selenia* ed *Elettronica San Giorgio-ELSAG*, quest'ultima risultante dallo scorporo dalla *Nuova San Giorgio* della divisione « *Servosistemi ed elettronica* ». Altre modifiche di assetto degne di nota, intervenute nel corso del 1969, riguardano:

- la cessione alla *Società Metallurgica Italiana*, la principale in Italia nel campo dei semilavorati in metallo non ferrosi, del 50% del capitale azionario della *Delta*. Con tale operazione di concentrazione sarà possibile conseguire una razionale specializzazione delle produzioni su scala adeguata per una incisiva presenza sul mercato;
- la costituzione della *IOR-Industrie Ottiche Riunite*, cui partecipano pariteticamente la *Filotecnica Salmoiraghi* e la *Galileo* e nella quale sono state concentrate le produzioni di lenti per occhialeria; si rileva che la nuova società rappresenta il 30% della produzione nazionale di lenti di ogni tipo e oltre l'80% di quelle di qualità;
- la cessione del pacchetto azionario della SBE alla *Cogne*, nel cui ambito l'attività dell'azienda trova una più razionale collocazione.

Al 31 dicembre 1969 il personale delle aziende *Finmeccanica* assommava a 51 mila addetti, con un aumento di circa 3.700 unità rispetto al 1968; l'aumento percentuale, includendo per omogeneità di confronto anche nel dato 1968 il personale delle



aziende di nuova acquisizione, risulta di circa l'8% ed è attribuibile soprattutto al gruppo *Alfa Romeo* (+ 2.700 addetti) e all'*Aerfer* (+ 385).

Il costo complessivo del lavoro è salito, dal canto suo, a circa 124 miliardi contro i 109 del 1968 (+ 13,7%); il costo per addetto è di conseguenza aumentato dell'8,3%. Ove si includa nel computo la *Fabbrica Macchine S. Andrea* dei CRDA (facente capo alla *Fincantieri*), l'occupazione complessiva del settore meccanico IRI sale a 53 mila addetti a fine 1969 a fronte dei 49 mila circa di fine 1968.

Sui risultati economici delle aziende, nell'insieme ancora deficitari, hanno gravato le massicce perdite di ore di lavoro pari a 6,3 milioni, equivalenti ad una produzione a ricavi dell'ordine di 45 miliardi; vanno poi aggiunte le conseguenze degli incrementi generalizzati dei costi (lavoro, materiali, finanziamenti), che hanno caratterizzato l'esercizio. Tale complesso di circostanze ha inciso particolarmente sulle società ancora impegnate in una delicata fase di riorganizzazione aziendale in una situazione in cui risultava impossibile di trasferire sui prezzi di vendita i maggiori costi, per l'esistenza in portafoglio di gran parte delle commesse a prezzi bloccati oltre che per l'aspra concorrenza in atto sul mercato. Ciò vale soprattutto per le aziende produttrici di macchinario e impianti industriali (*CMI*, *FMI-Mecfond*, *Santeustacchio*, *Termomeccanica*) e per le aziende del settore elettrotermomeccanico e nucleare, caratterizzate da dimensioni ancora inadeguate per un' incisiva posizione concorrenziale.

Favorevole è stato l'andamento del comparto automotoristico, che ha migliorato il già soddisfacente risultato dell'esercizio precedente; ciò non toglie che i riflessi degli scioperi abbiano impedito di conseguire i risultati certamente migliori che, sino alla fine del terzo trimestre, sembravano ragionevolmente conseguibili. Pure positivo è risultato l'andamento del settore aerospaziale.

## Gruppo Alfa Romeo

La produzione automobilistica mondiale, dopo la marcata espansione registrata nel 1968 (+ 20%), ha raggiunto nel 1969 i 22,8 milioni di vetture, con un nuovo progresso del 4%; vi hanno concorso soprattutto gli sviluppi produttivi del Giappone (+ 27%), della Francia (+ 18%), della Germania (+ 16%) e del Canada (+ 15%), controbilanciati, in parte, dalle flessioni dell'industria statunitense (- 7%), britannica (- 5%) e italiana (- 4%).

La produzione nazionale di vetture, scesa da 1.545 mila a 1.480 mila unità, ha subito il contraccolpo dei conflitti sindacali dell'ultima parte dell'anno, dopo aver registrato nei primi otto mesi un aumento del 9%. A sua volta, lo sviluppo delle immatricolazioni, pur in presenza di un eccezionale aumento delle importazioni (+ 39,2%), si è mantenuto, per l'insufficienza dell'offerta interna, intorno al 4,3%; d'altra parte, l'opportunità per l'industria nazionale di mantenere le posizioni conseguite sui mercati esteri ha portato ad un aumento delle esportazioni del 6,6%. In tale quadro generale le vendite complessive dell'*Alfa Romeo*, pur sfiorando le 110 mila vetture, con un incremento del 12,3% sull'esercizio precedente, sono state inferiori alle previsioni annue iniziali: invero, sino a tutto settembre, grazie

alla marcata espansione produttiva, le vendite superavano di circa il 20% quelle del corrispondente periodo del 1968. Comunque, il numero delle vetture *Alfa Romeo* immatricolate nell'anno è salito da 65,7 mila a 70,5 mila, con un incremento del 7,2% superiore a quello medio nazionale; le esportazioni a loro volta sono aumentate del 13,6%, saggio che riflette solo parzialmente il successo delle vetture *Alfa Romeo* sui mercati esteri, come prova, tra l'altro, il notevole volume di ordini acquisiti nell'anno, pari ad oltre 75 miliardi (+ 44% sul 1968).

Tali risultati sono stati favoriti dall'introduzione nel mercato delle nuove versioni « Super » ed « S » della Giulia 1600, mentre continua il successo dei modelli Giulia 1300 e 1750, nelle versioni berlina e sportiva.

All'espansione delle vendite ha altresì concorso la migliorata e ampliata organizzazione commerciale sia in Italia che all'estero. Tra le iniziative di maggior rilievo del 1969, si ricorda l'apertura in Italia della nuova filiale di Pescara e, negli Stati Uniti, di quella di Los Angeles; in quest'ultimo mercato la rete di vendita e di assistenza è stata estesa a tutti i centri più importanti con oltre 90 concessionari e 15 punti di servizio.

L'adeguamento e l'ampliamento degli impianti sono proseguiti secondo i programmi: presso il centro di Arese è stato completato il fabbricato per le produzioni ausiliarie, dove nel corrente anno saranno trasferite le lavorazioni svolte al Portello; è stato inoltre quasi ultimato il fabbricato per le lavorazioni meccaniche (che nel corrente anno dovrà accogliere alcune linee di lavorazione meccanica e di montaggio dei motori), mentre è in corso l'ampliamento dei reparti fonderia, fucinatura e trattamenti termici.

Nello stabilimento di Pomigliano l'attività produttiva nel ramo degli autoveicoli industriali è aumentata, grazie allo sviluppo delle lavorazioni sia dei gruppi meccanici per l'autofurgone del tipo a pianale basso, progettato e realizzato in collaborazione con la SAVIEM sia, soprattutto, dei motori Diesel per conto della *Renault*. Nel settore aeronautico è continuata, sugli stessi livelli dell'esercizio precedente l'attività di revisione di motori per aerei militari e civili. In forte progresso è risultata invece la produzione di parti di motori a reazione, in relazione, essenzialmente, allo sviluppo delle costruzioni, su licenza *General Electric*, di parti del turbogetto J 79/19 per il caccia F 104S.

Pur avendo subito le gravi conseguenze degli anomali ritmi produttivi, il fatturato aziendale ha raggiunto i 206 miliardi di lire, superando di 25 miliardi quello dell'esercizio precedente (+ 13,5%). A fine 1969 il personale *Alfa Romeo* era salito a 18.326 addetti, con un aumento nell'anno di circa 1.960 addetti.

Il risultato economico della società, nonostante le sopraricordate circostanze negative, rimane positivo e consente di remunerare il capitale sociale nella misura del 6%, dopo aver effettuato ammortamenti anticipati e ordinari, quest'ultimi nella massima misura ammessa in sede fiscale.

Durante il 1969 sono proceduti a ritmo sostenuto i lavori per la realizzazione dello stabilimento *Alfa Romeo-Alfasud* di Pomigliano d'Arco. I ritardi registrati nell'esecuzione dei lavori a causa delle agitazioni sindacali sono comunque recuperabili nel corrente esercizio. Si può quindi confermare che entro il 1971 sarà completato lo stabilimento, come inizialmente previsto.

Nel corso dell'anno è stato realizzato l'edificio « trasporti » e quasi ultimato il fabbricato « presse e lavorazione scocche grezze » adibito allo stampaggio della

lamiera, mentre è proseguita la costruzione dei reparti « verniciatura », « carrozzeria », « meccanica » e « finizioni », nonché dei vari impianti di servizio dello stabilimento. Il completamento di questi ultimi reparti è previsto entro l'anno in corso. Sono stati poi iniziati i lavori per la costruzione di un raccordo ferroviario e di un raccordo autostradale che collegheranno lo stabilimento, rispettivamente, alla vicina stazione di Acerra ed alla autostrada Napoli-Bari.

A fine anno erano stati assegnati lavori e passati ordini per macchinari ed impianti per circa 100 miliardi di lire.

Nel contempo è proseguito lo studio e la progettazione della nuova vettura: i prototipi, dopo le consuete prove su strada e sulle piste sperimentali, sono a punto, avendo offerto prestazioni pienamente soddisfacenti.

A fine 1969 gli organici avevano superato le mille unità, in gran parte relative ai quadri impiegatizi adibiti, per circa la metà, alla progettazione e realizzazione degli impianti e del prodotto. È regolarmente proseguita nel corso dell'anno l'attività di addestramento e formazione del personale, con corsi per neo-laureati, tecnici ed amministrativi, per neo-diplomati e per operai.

Nel corso dell'anno la SPICA, nel quadro di una stretta integrazione con le attività produttive *Alfa Romeo*, ha completato il proprio programma di ristrutturazione: ciò ha portato a importanti sviluppi sul piano produttivo con positivi risultati economici, per la prima volta dall'inizio della gestione *Alfa Romeo* (1961). Il fatturato, nonostante le perdite di lavoro a causa degli scioperi, si è accresciuto nell'anno di circa il 7%.

La società, sulla base delle favorevoli prospettive di espansione del mercato automobilistico, prevede un accentuato sviluppo delle proprie attività, estendendo anche l'attuale gamma produttiva; ciò rende necessario il trasferimento delle lavorazioni in una più ampia sede ed un sensibile incremento dell'occupazione.

## Asgen

Il 1969 è stato caratterizzato da un soddisfacente afflusso di commesse, che ha superato, in valore, dell'8,5% quello del 1968, soprattutto per l'aumento degli ordini esteri la cui incidenza sul totale è passata dal 30% al 33%.

Di particolare rilevanza, tra le commesse nazionali, quelle per un turboalternatore da 370 MW ed una turbina da 139 MW e, tra quelle estere acquisite tramite il GIE (*Gruppo Industrie Elettromeccaniche*), le forniture per quattro centrali sudamericane (Brasile e Perù) e una africana (Costa d'Avorio).

Il risultato economico dell'esercizio non è stato però soddisfacente sia per l'influenza negativa della chiusura di vecchie commesse che hanno presentato margini negativi a causa dell'aumento dei costi, superiore al previsto, sia perché, pur dopo la concentrazione del 1966, la scala di produzione permane insufficiente in alcuni comparti, in presenza per di più di un eccesso di capacità produttiva a livello nazionale.

Al riguardo, un miglioramento della situazione economico-produttiva si prospetta per la linea dei motori di serie a seguito dell'accordo recentemente concluso con la CGE per l'accentramento nell'ASGEN di tale produzione; negli altri comparti, ed in particolare in quello dei trasformatori medi e piccoli, è da auspicare una positiva conclusione dell'azione in corso volta a realizzare, in stretta collaborazione

con altri produttori nazionali, un'ampia razionalizzazione del settore, premessa anche di ulteriori accordi su scala europea.

L'occupazione a fine anno ammontava a 5.966 addetti, con un aumento di 140 unità sul 1968.

## Ansaldo Meccanico Nucleare

Nel 1969 la società ha registrato un afflusso di ordini superiore, in complesso, del 45% rispetto al livello del 1968. Tra le nuove commesse, particolare rilievo assume quella relativa alla nuova centrale elettronucleare dell'ENEL, una delle più grandi tra quelle a tutt'oggi ordinate in Europa: la nuova centrale, del tipo ad acqua bollente, si basa su una potenza di 750 MW aumentabili fino a 783 e, successivamente, fino a 800; il suo costo complessivo è previsto in 140 miliardi di lire, per circa l'80% costituito da forniture dell'industria nazionale. La costruzione della centrale, che sorgerà tra Piacenza e Cremona, impegnerà l'AMN fino al 1975. Cospicua è stata anche l'acquisizione di ordini di centrali di tecnica convenzionale, specie per l'esportazione. Le commesse estere (in particolare per Brasile, Nigeria, Cipro) sono invero balzate, tra il 1968 e il 1969, dal 2% al 21% del totale degli ordini assunti.

A fine 1969 il personale dell'AMN era salito a 4.142 addetti, con un aumento di circa 120 unità.

Sotto il profilo economico l'esercizio 1969, nonostante le agitazioni sindacali, è risultato positivo per lo stabilimento meccanico; per contro fortemente passivo è stato quello della fonderia, per la quale è in corso di realizzazione il programma di meccanizzazione della produzione che verrà destinata soprattutto all'industria automotoristica.

## Aerfer

L'*Aerfer*, dopo l'acquisizione nel 1968 di un importante carico di lavoro in campo civile, per conto della *McDonnell-Douglas*, ha perfezionato nel 1969 altre consistenti commesse in campo militare: il portafoglio ordini della società si avvicinava, pertanto, alla fine dell'anno, agli 80 miliardi. D'altro canto, la sensibile flessione del fatturato (— 47%) registrata nel 1969 va attribuita allo sfasamento, accentuato dai conflitti sindacali della seconda parte dell'anno, fra gli effettivi tempi di lavorazione e i termini di consegna previsti.

L'attività produttiva si è concentrata prevalentemente sulla fabbricazione di parti del trigetto a grande capacità DC-10 e della fusoliera del bigetto DC-9, entrambi della *McDonnell-Douglas*; oltre alle consuete attività di revisione di aerei civili e militari presso lo stabilimento di Capodichino, sono proseguite le lavorazioni relative a parti di velivoli militari F 104S, G 91Y e G 222, mentre ha avuto inizio la produzione di parti del trasporto militare « Atlantic » — per il quale la *Finmeccanica* è capocommessa per l'Italia — in collaborazione con industrie nazionali ed estere.

In rapporto agli importanti sviluppi produttivi in atto, il personale dell'azienda è aumentato nel 1969 di quasi 400 addetti (+ 16%).

Il risultato economico dell'esercizio è stato positivo, come nel 1968.

## Società Italiana Impianti

Nel 1969 la *Società Italiana Impianti* che, come noto, opera nel campo della progettazione e della realizzazione di impianti industriali completi, avvalendosi in particolare del complesso di conoscenze tecniche ed esperienze operative del gruppo, ha svolto un notevole volume di attività, sia in Italia che all'estero.

Di particolare rilievo, in campo nazionale, la direzione dei lavori per la costruzione dello stabilimento automobilistico *Alfasud* a Pomigliano d'Arco e di quelli, su progettazione propria, per l'ampliamento e l'ammodernamento dei centri a ciclo integrale *Italsider* di Taranto e Piombino; è da segnalare anche la progettazione — nell'ambito dell'apposito consorzio — dell'impianto del reattore PEC a Castiglione dei Pepoli (Bologna) e la realizzazione in corso dello stabilimento dell'AMMI in Sardegna per la produzione di zinco, piombo e sottoprodotti.

All'estero la società ha svolto la propria attività partecipando, sia direttamente, sia con funzioni di coordinamento generale di consorzi appositamente costituiti, alla costruzione di un impianto completo di laminazione a Chimbote (Perù), di un impianto di omogeneizzazione per minerali in Liberia, di tre stabilimenti per la produzione di fertilizzanti in Jugoslavia e in India (Durgapur e Cochin) e di due cementifici a Irpa (Bolivia) e Figuil (Camerun). Importanti le commesse eseguite, o in corso, nel settore forni siderurgici (11 completati, 10 in fase di montaggio, 3 in progettazione), fra cui assume notevole rilievo, per le originali soluzioni tecniche adottate, il forno a spinta progettato e costruito per lo stabilimento « G. Boël » a La Honvière (Belgio).

Da segnalare, inoltre, che in vista degli importanti programmi di sviluppo industriale del Brasile, la società ha costituito a San Paolo una filiale, che nel corso del 1969 ha acquisito un interessante ordine per l'ammodernamento e l'ampliamento di due laminatoi.

Il fatturato della società nel corso dell'anno è ammontato a 20,4 miliardi di lire, con un incremento del 59% rispetto al 1968. Circa tre quarti di tale fatturato riguarda l'estero. Il volume dei nuovi ordini ha raggiunto i 9,8 miliardi, registrando una riduzione rispetto all'anno precedente a causa, peraltro, di ritardi nella conclusione di importanti contratti esteri, negoziati nell'anno ma perfezionati, in gran parte, agli inizi del 1970.

L'organico dell'azienda, per due terzi costituito da tecnici con elevata qualificazione professionale, ha raggiunto a fine 1969 i 1.110 addetti, con un incremento di 50 unità rispetto al 1968. Il risultato economico è rimasto, nell'insieme, positivo pur se influenzato dalle conseguenze delle vertenze sindacali dell'autunno.

È da rilevare che, sempre nel campo specifico della progettazione e realizzazione di impianti, operano altre società del gruppo. In particolare si ricordano, nell'ambito della *Finsider*, le due società *Compagnia Italiana Montaggi Industriali* e *Montaggi Materiali Tubolari*, che nel 1969 hanno fatturato, rispettivamente, 13,2 e 6,2 miliardi.

D'altra parte, la STET partecipa su basi paritetiche con la *Pirelli* alla *SIRTI - Società Italiana Reti Telefoniche Interurbane* che progetta, realizza e provvede anche alla manutenzione di impianti e reti telefoniche e telegrafiche; il fatturato di questa società ha raggiunto nel 1969 circa 21 miliardi. Inoltre il gruppo STET, attraverso la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e la *SIRTI*, unitamente alla *Società Generale di Telefonia ed Elettronica*, è presente nel consorzio STS, costituito nel

1968 per svolgere attività di progettazione e realizzazione di impianti nello specifico campo delle telecomunicazioni via satellite; d'altra parte, tramite la *Vitroselenia*, la cui attività si è tradotta nel 1969 in un fatturato di 1,6 miliardi, concorre alla progettazione e realizzazione di sistemi elettronici e di telecomunicazioni.

Nel gruppo *Finmeccanica* opera la società *Aerimpianti* che progetta e realizza impianti di condizionamento, ventilazione e riscaldamento, con un fatturato, nel 1969, di circa 6 miliardi.

È da ricordare poi la *Società Italo Congolese Attività Industriali - SICAI* (controllata da *Finsider* e *Finmeccanica*), la quale effettua studi e progettazioni industriali nel Congo e in altri paesi africani. La società, portata a termine nel 1969 il lavoro relativo alla centrale idroelettrica di Inga e al complesso industriale ad essa collegato (stabilimento siderurgico e impianti per fertilizzanti e produzione di cloro-soda), ha assunto l'incarico di consulente permanente del governo congolese per i problemi di industrializzazione dell'intero comprensorio di Inga. Il fatturato 1969 della società è ammontato a 1,8 miliardi.

Anche l'attività di studio, progettazione e consulenza in campo economico e industriale del *Centro Italiano per la Cooperazione Economica e Industriale (CITACO)* — società costituita su iniziativa dell'IRI alla fine del 1968 — è per ora rivolta al continente africano.

Nel complesso l'attività svolta dalle suindicate società del gruppo ha dato luogo nel 1969 ad un fatturato dell'ordine di 70 miliardi di lire. Tale importo dà una misura della capacità di progettazione, realizzazione e assistenza tecnica in campo impiantistico industriale che si è andata progressivamente sviluppando nell'ambito IRI nel corso degli anni sessanta, in connessione anche con le esigenze dei grandi programmi di investimento del gruppo; tale capacità costituisce attualmente un importante veicolo per l'affermazione sui mercati nazionali ed esteri di molte produzioni manifatturiere del gruppo.

In questo contesto giova ricordare che anche nel settore delle infrastrutture l'IRI ha promosso un analogo processo di specializzazione funzionale che ha portato alla costituzione dell'*Italstat* (vedi capitolo «Autostrade e altre infrastrutture»), cui sono affidati gli studi tecnico-economici e finanziari per una vasta gamma di iniziative, in Italia e all'estero, interessanti in particolare l'assetto delle aree metropolitane (vie di rapido scorrimento urbano, metropolitane, complessi urbanistici residenziali e direzionali) e le infrastrutture dei trasporti (autostrade, porti, aeroporti, ecc.).

Per la prima volta si tratta quest'anno, in un apposito capitolo, delle attività elettroniche, che sono andate assumendo nel gruppo un rilievo crescente. Nel corso del 1969 tali attività sono state oggetto di uno studio approfondito che ha riguardato sia il loro assetto sul piano organizzativo nell'ambito del gruppo, sia il loro sviluppo a lungo termine, con la definizione di linee programmatiche che sono state sinteticamente illustrate nella prima parte della presente relazione.

In questa sede si rileva anzitutto che il mercato italiano ha assorbito nel 1969 prodotti elettronici per un valore che si può stimare di 475 miliardi per le apparecchiature e sistemi (di cui circa 150 miliardi di beni di consumo) e di oltre 120 miliardi per i componenti. Rispetto al 1968 si è così registrato un aumento di circa il 9% della domanda globale di apparecchiature e sistemi, percentuale che tuttavia sale al 20% per i soli beni di investimento, data la flessione registratasi per i beni di consumo; quanto alla domanda di componenti essa risulta nell'insieme di poco superiore a quella dell'anno precedente, benché per i semiconduttori (circa un quinto del totale) l'incremento sia stato del 17%.

In base ai dati esposti nella tabella n. 10 il mercato elettronico italiano di apparecchiature e sistemi risulta oggi dell'ordine dell'11% di quello europeo, inferiore ai due quinti di quello tedesco e pari a tre quinti circa sia di quello inglese che di quello francese. Se ci si riferisce soltanto ai beni di investimento (elettronica professionale) è da notare che si accresce il divario tra Italia, da un lato, e Francia e Regno Unito dall'altro.

Tenuto conto del peso determinante che l'impiego delle tecniche elettroniche assume nel processo di ammodernamento dell'apparato produttivo, tale confronto è indice per il nostro Paese di una certa arretratezza i cui riflessi negativi si accentuano considerando la tendenza in atto all'allineamento dei costi del lavoro; è questo pertanto uno degli elementi, insieme alla crescente gamma delle applicazioni elettroniche messe a punto dal progresso tecnologico, che induce a prevedere per l'Italia un elevato saggio d'aumento della domanda di tali prodotti.

Per contribuire a una più incisiva presenza sul mercato delle aziende del gruppo produttrici di materiale elettronico l'IRI ha disposto un riassetto di tali attività, coerente con le iniziative prese in tal senso negli anni trascorsi; al riguardo

**Tabella n. 10 - Valutazione del mercato dei prodotti elettronici nei principali paesi europei nel 1969 (a)**  
(miliardi di lire)

	Italia	Francia	Germania R.F.	Regno Unito	Europa occidentale (b)
<i>Componenti</i>	<b>121</b>	<b>284</b>	<b>443</b>	<b>333</b>	<b>1.469</b>
Apparecchiature e sistemi:					
beni di consumo	149	194	434	185	1.276
beni di investimento	326	574	897	592	3.094
<i>Totale</i>	<b>475</b>	<b>768</b>	<b>1.331</b>	<b>777</b>	<b>4.370</b>

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

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

merita di ricordare la decisione, nel 1963, di inserire l'ATES *Componenti Elettronici* nel gruppo STET, sia per assicurare uno stretto contatto sul piano tecnico con il settore delle telecomunicazioni, sia per garantire all'azienda basi finanziarie più adeguate all'ingente sforzo di ricerca che richiede ogni sviluppo nel campo elettronico. In linea con tale indirizzo si colloca nel 1969 il rilievo, da parte della STET, della fallita *Raytheon-ELSI* di Palermo, oggi operante col nome di ELTEL nel campo dei componenti speciali.

È da menzionare, infine, la recente costituzione della società *Siemens Data SpA* nella quale partecipano, con la tedesca *Siemens AG*, la STET e la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*. La nuova società ha per oggetto la vendita sul mercato italiano di sistemi di elaborazione dati prodotti dalla *Siemens AG*, con la prospettiva peraltro di realizzare anche un'unità di produzione, da localizzare nel Mezzogiorno, una volta conseguita una sufficiente penetrazione commerciale.

Le responsabilità crescenti che la STET è andata progressivamente assumendo nel campo dell'elettronica e il ruolo strategico che le telecomunicazioni sono destinate a svolgere per l'ulteriore progresso dell'intero settore, hanno portato a individuare in questa finanziaria lo strumento più adatto per contribuire all'azione che l'IRI intende svolgere.

Nel quadro del citato programma a lungo termine l'IRI ha quindi deciso di trasferire sotto il controllo della STET le due società *Selenia* ed *Elettronica San Giorgio - ELSAG*. In particolare per la *Selenia*, presente nei campi delle telecomunicazioni per usi speciali e delle apparecchiature per strumentazione e automazione, si sono così assicurate, dopo il mutamento dei rapporti con la *Raytheon* avvenuto nel 1969, le basi per un'espansione soprattutto delle produzioni civili originate da sviluppi tecnologici autonomi, comportanti un ingente impegno nella ricerca; la nuova collocazione dell'azienda è invero atta a garantire, oltre all'indispensabile sostegno finanziario, l'integrazione, con reciproco vantaggio, della propria attività di sperimentazione con quelle già presenti nel gruppo STET (laboratori *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e *ATES Componenti Elettronici* e *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni-CSELT*).

Va sottolineato che la *Finmeccanica* mantiene una quota del capitale della *Selenia*



e dell'*Elettronica San Giorgio* - ELSAG, al fine di agevolare il necessario sviluppo dei rapporti tecnici e produttivi con le attività meccaniche.

Data l'importanza dei problemi di indirizzo del settore, specie nell'attuale fase, è stato anche deciso che l'Istituto, già detentore di una partecipazione diretta nella *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, assuma una quota di capitale anche nelle due suddette società.

Le principali attività del gruppo nel settore elettronico, tenuto conto delle decisioni formalmente definite nei primi mesi del corrente anno, si articolano oggi come segue:

apparecchiature, sistemi e impiantistica (esclusa l'elaborazione dati): *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (2% IRI, 98% STET); *Selenia* (2% IRI, 49% STET, 21% *Finmeccanica*, 18% *Raytheon*, 10% FIAT); *Elettronica San Giorgio* - ELSAG (2% IRI, 49% STET, 49% *Finmeccanica*); *Vitroselenia* (100% *Selenia*); SIRT (50% *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, 50% *Pirelli*);

componenti: *ATES Componenti Elettronici* (20% STET, 80% *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*); ELTEL (20% STET, 80% *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*);

calcolatori e attività ausiliarie: *Siemens Data* (51% *Siemens AG*, 9% STET, 40% *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*); ITALSIEL (1% IRI, 15% STET, 15% *Finmeccanica*, 15% *Olivetti*, 27% altre società del gruppo IRI, 12% altri enti pubblici, 15% altri gruppi privati);

ricerca: CSELT (100% STET), laboratori della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, della *Selenia* e della *ATES Componenti Elettronici*.

L'andamento del fatturato e degli ordini di apparecchiature e sistemi e di componenti durante il 1969 è illustrato nella tabella n. 11.

**Tabella n. 11 - Fatturato e ordini del settore elettronico negli anni 1968-1969 (a)**  
(miliardi di lire)

	1968			1969		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Fatturato	29,1	12,2	41,3	30,8	17,2	48,0
Ordini	35,3	13,2	48,5	35,9	21,1	57,0

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

Dalla tabella risulta che il fatturato ha segnato rispetto al 1968 un incremento del 16% nonostante che nell'ultimo quadrimestre dell'anno l'attività abbia subito una netta flessione a causa delle note agitazioni sindacali. Per ben tre quarti l'incremento suddetto è attribuibile alle esportazioni, in modo particolare della *ATES Componenti Elettronici* e della *Selenia*.

Gli ordini, la cui consistenza supera quella del fatturato, hanno registrato un in-

cremento del 18%, anche in questo caso per la positiva evoluzione della componente estera, che ha interessato soprattutto la *ATES Componenti Elettronici*, la *Selenia* e l'*Elettronica San Giorgio* - ELSAG.

Presso l'insieme delle aziende in esame (1) l'incremento di personale nel 1969 è stato di notevole entità (oltre 18%) e ha portato a 18 mila addetti l'occupazione a fine anno.

Gli investimenti effettuati nel 1969 dalle aziende del settore hanno raggiunto i 10,6 miliardi, importo doppio di quello dell'anno precedente. Le quote maggiori sono state assorbite dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* che ha investito 4,4 miliardi, in buona parte per la costruzione e l'allestimento di nuove sezioni dei laboratori di ricerca, e dalla ELTEL con 3,4 miliardi, comprensivi del prezzo di aggiudicazione d'asta relativo agli impianti della ex ELSI. È anche da richiamare l'onere sostenuto per la ricerca che costituisce a pieno titolo un immobilizzo, connesso all'alto tasso di obsolescenza caratteristico del settore elettronico; la spesa sostenuta in proprio per tale attività (escludendo quindi le ricerche, soprattutto di carattere militare, che vengono fatturate al committente) è stata nel 1969 intorno ai 10 miliardi, con un incremento all'incirca dal 25% rispetto al 1968.

I risultati economici delle aziende elettroniche (escludendo la ELTEL rilevata nel corso dell'anno) si possono considerare nel complesso apprezzabili, ove si tenga conto delle eccezionali agitazioni sindacali verificatesi nell'anno, che hanno comportato la perdita di 1,8 milioni di ore di lavoro, equivalenti a una produzione a ricavi dell'ordine di poco meno di 7 miliardi.

Per quanto riguarda le singole aziende, l'andamento della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha pesantemente risentito non solo delle agitazioni connesse al rinnovo del contratto collettivo, ma anche delle vertenze aziendali, che hanno turbato in pratica l'attività durante tutto il 1969.

Il fatturato complessivo è aumentato soltanto del 3% superando di poco i 56 miliardi, mentre quello relativo alle sole produzioni elettroniche, pari a oltre un terzo del totale, ha registrato un incremento del 5%; si sono invece accresciute le esportazioni che tuttavia hanno rappresentato soltanto il 3% delle vendite totali.

La situazione descritta non ha consentito di sfruttare adeguatamente una capacità produttiva notevolmente ampliata rispetto all'anno precedente, come dimostra il sensibile incremento del personale (1.699 addetti) che a fine 1969 ha raggiunto 12.213 unità. Al tempo stesso, l'azienda ha mantenuto lo sviluppo previsto dell'attività di ricerca, grazie anche ad un'accresciuta dotazione di attrezzature. Inevitabilmente il risultato economico è peggiorato e l'esercizio si è chiuso con un utile di gestione praticamente dimezzato rispetto a quello del 1968; facendo ricorso alle riserve è stato tuttavia possibile mantenere il dividendo del 9%.

La *Selenia* ha registrato, nel 1969, un fatturato di oltre 16 miliardi, quindi leggermente superiore a quello dell'anno precedente, per un terzo relativo alle produzioni civili.

L'afflusso di ordini ha oltrepassato i 29 miliardi (per circa il 45% relativi a forniture civili), valore quasi doppio di quello del 1968 e pari alla media del biennio 1966-67.

(1) Per occupazione, investimenti e risultati economici si considerano, a differenza che per fatturato e ordini, i complessivi dati aziendali della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

Nonostante l'incidenza negativa degli scioperi autunnali, anche l'attività produttiva si è mantenuta su livelli superiori al precedente esercizio, consentendo un ulteriore incremento dell'occupazione (+ 291 unità) che ha così raggiunto a fine 1969 i 2.511 addetti.

Il comparto radaristico ha continuato a conservare il suo notevole peso nel complesso dell'attività aziendale con l'affermazione, specialmente all'estero, dei radar per il controllo del traffico aereo e meteorologici, di quelli per la condotta del tiro di armi navali, nonché dei nuovi radar di navigazione, specie per navi di grosso tonnellaggio. Nel settore sistemi d'arma l'azienda ha acquisito ordini a integrazione e completamento delle precedenti commesse; nel settore elaborazione dati, alle attività prettamente militari si è affiancata un'attività per uso civile con un sistema sviluppato in modo autonomo per il controllo automatico del traffico aereo, per il quale importanti trattative di vendita sono state perfezionate nell'anno. Soddisfacente può considerarsi l'andamento, previsto in ulteriore espansione, degli ordini relativi ai sistemi e apparecchiature per l'automazione industriale (calcolatore GP 16 con terminali video e unità ausiliarie). Nel campo delle telecomunicazioni, infine, sono stati acquisiti ordini in misura nettamente superiore alle previsioni, in particolare per una rete di ponti radio per uso militare.

L'esercizio, sul quale hanno negativamente inciso gli scioperi autunnali, si è chiuso praticamente in pareggio dopo aver assorbito i notevoli costi per studi.

Discreto, infine, l'andamento della *Vitroselenia* (1,6 miliardi di fatturato nel 1969), società che occupa circa 170 persone in attività di progettazione, installazione e manutenzione di sistemi elettronici e di telecomunicazioni.

All'*Elettronica San Giorgio* - ELSAG, costituita nel gennaio 1969, sono state apportate, nell'ottobre dello stesso anno, le attività elettroniche e di meccanica di precisione prima svolte dalla *Nuova San Giorgio*. I principali comparti produttivi riguardano i sistemi d'arma e, nel campo civile, i comandi numerici di macchine utensili e l'automazione postale.

Il fatturato relativo all'intero 1969 è stato pari a 2,5 miliardi (+ 13% rispetto al 1968) per quasi tre quinti relativo ad apparecchiature esportate. Buono l'andamento degli ordini assunti, che hanno raggiunto i 4,7 miliardi, per circa la metà provenienti dall'estero. L'azienda a fine 1969 contava 490 dipendenti; l'esercizio, che risulta sostanzialmente in pareggio, è peraltro limitato agli ultimi due mesi dell'anno in cui ha operato la nuova società.

È infine qui da ricordare l'attività dell'USEA (*Ufficio Studi Elettro Acustici*), piccola società controllata pariteticamente dall'*Elettronica San Giorgio* - ELSAG e dalla *Galileo* del gruppo *Montecatini Edison* e specializzata in ricerche e progettazioni nel campo dell'elettroacustica subacquea, di particolare interesse per la Marina Militare. L'ATES *Componenti Elettronici* ha conseguito un eccezionale incremento del fatturato che è passato, nel confronto con il 1968, da 4,1 miliardi a 7,4 miliardi (+ 80% circa). Tale espansione è stata favorita dalla positiva evoluzione del mercato nazionale dei semiconduttori, ma notevole è stato il concorso anche delle esportazioni che hanno assorbito, nel 1969, il 38% delle vendite totali dell'azienda. L'espansione produttiva ha comportato un aumento di 542 unità di personale, che ha raggiunto così i 1.744 addetti a fine 1969.

È da sottolineare l'ampliamento, durante il trascorso esercizio, della capacità produttiva presso lo stabilimento di Catania e dei laboratori di ricerca di Castelletto, ove sono in corso di messa a punto nuovi tipi di semiconduttori e circuiti integrati.

L'esercizio 1969 chiude per la prima volta, dopo lo stanziamento di congrui ammortamenti, con un risultato economico positivo, che sarà utilizzato per la copertura pressochè integrale di perdite degli esercizi precedenti.

Presso la ELTEL che, come si è detto, ha rilevato nel luglio del 1969 le attività della fallita *Raytheon ELSI* di Palermo, è in fase di realizzazione un primo programma di riorganizzazione e rilancio produttivo. Sono state riprese alcune delle precedenti lavorazioni (cinescopi, tubi a microonde, ecc.) e avviate altre produzioni trasferite da stabilimenti *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e *ATES Componenti Elettronici* al fine di assicurare la più rapida ripresa dell'attività aziendale.

Si sono in tal modo potuti riassorbire agli inizi del marzo 1970, con due mesi di anticipo rispetto agli impegni presi in sede politica, gli 850 lavoratori dipendenti dall'ex ELSI all'atto della chiusura.

L'esercizio si è ovviamente chiuso con una rilevante perdita; l'obiettivo del conseguimento dell'equilibrio economico dell'azienda va considerato nel quadro del programma di sviluppo in corso di definizione e quindi in una prospettiva a medio termine.

L'attività di ricerca del *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni* (CSELT) è stata ulteriormente ampliata con la costituzione del nuovo laboratorio di olografia e delle officine per circuiti elettronici e stampati.

Tra le ricerche svolte nel 1969 va ricordata quella avente per oggetto l'assegnazione a domanda di circuiti via satellite, eseguita su commessa della *Comsat* con piena soddisfazione di quest'ultima. A tale ricerca hanno partecipato anche *Italcable*, *Telespazio*, *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e SIRTI.

Il personale è aumentato di 51 unità, raggiungendo le 209 unità a fine 1969.

*Italsiel*, costituita formalmente nel febbraio 1969, si è impegnata soprattutto nella formazione dell'organismo aziendale che, secondo le previsioni, dovrà essere completato in un periodo di circa un triennio.

Nel corso del 1969 la società ha provveduto a selezionare un primo nucleo di tecnici specialisti e ha organizzato una attività di formazione interna della quota di personale neo-laureato. Si è inoltre assicurata, in associazione con terzi, la possibilità di utilizzare un sistema elettronico di grande potenza, quale strumento indispensabile di lavoro oltre che di formazione del personale. All'inizio del 1970 è stato costituito un ufficio a Milano.

I primi lavori svolti nel 1969 hanno messo a frutto molte delle specializzazioni di cui è dotata la società nel campo della matematica applicata e dell'economia aziendale, dell'architettura e disegno di sistemi informativi elettronici e di definizione ed analisi dei problemi relativi ai flussi delle informazioni. Le previsioni per l'anno in corso sono favorevoli sia nel settore della pubblica amministrazione sia in quello della produzione e dei servizi.

A fine 1969 *Italsiel* contava 73 elementi di cui l'80% laureati; con il 1° gennaio di quest'anno sono stati assunti altri 37 laureati che frequenteranno un corso di formazione di durata annuale concepito e realizzato dalla società.

Nel corso dell'anno il capitale sociale dell'*Italsiel* è stato elevato dai 300 milioni iniziali a 1 miliardo; il relativo versamento è avvenuto nei primi mesi del 1970.

Il mercato cantieristico mondiale, in espansione dal 1963, ha registrato nel 1969 un nuovo vertice con oltre 30 milioni di tsl di nuovi ordini; il carico di lavoro a fine anno risultava a sua volta di quasi 60 milioni di tsl, superando di 11 milioni di tsl (+ 22%) la consistenza di fine 1968 e commisurandosi a oltre tre volte il volume dei vari dello stesso 1969.

Il tonnellaggio varato durante lo scorso anno dai cantieri mondiali ha raggiunto invero il livello mai prima registrato di oltre 19 milioni di tsl, con un aumento di circa 2,4 milioni di tsl sul 1968 (+ 14%). Tale notevole aumento, che riflette l'espansione degli ordini pervenuti in questi ultimi anni, è da attribuirsi sia all'attività dei cantieri di recente costruiti o ampliati in vari paesi, sia alle sensibili riduzioni dei cicli di lavorazione risultanti dagli ammodernamenti realizzati da tutti i principali costruttori navali europei che oggi appaiono in grado di competere meglio che in passato, sul piano tecnico, con i cantieri giapponesi; può esserne un indice il fatto che gli europei si sono assicurati 121 delle 198 navi da oltre 100 mila tsl ordinate nell'anno, contro 77 acquisite dal Giappone.

Tuttavia la navalmeccanica europea ha anche tratto vantaggio, rispetto a quella giapponese, dal minor carico di lavoro che le ha consentito di offrire termini di consegna più ravvicinati. Invero, sembra tuttora incerto il risultato economico positivo delle commesse acquisite come di quelle eseguite nel 1969: anche perchè la non revisionabilità dei prezzi contrattuali continua ad incidere negativamente sull'andamento economico di non pochi cantieri europei. L'accresciuta domanda di nuove navi non ha infatti indotto sensibili incrementi dei prezzi, pur in presenza del perdurante aumento dei costi di manodopera e, nel 1969, degli stessi materiali siderurgici in quasi tutti i paesi costruttori.

La ripartizione delle commesse fra i diversi tipi di navi mostra l'aumento degli ordini di portarinfuse che in un anno sono salite dal 22% al 29% del portafoglio totale con oltre 17 milioni di tsl; le petroliere, anche se in espansione più attenuata, costituiscono ancora più della metà del carico di ordini mondiale con oltre 30 milioni di tsl; le commesse di navi per merci varie sono a loro volta aumentate nel complesso solo lievemente, ma fra di esse le navi portacontenitori hanno registrato un sensibile incremento anche nel 1969, raggiungendo un carico ordini di circa 3,5 milioni di tpl.

Fra i paesi costruttori il Giappone, sempre in prima posizione, denuncia una certa saturazione dei cantieri e un aumento generale dei costi; la Svezia ha mantenuto il secondo posto come portafoglio ordini, pur avendo rallentato la produzione; la Gran Bretagna ha visto aumentare il carico di lavoro in modo considerevole, anche in virtù dei consistenti contributi statali ai cantieri e agli armatori inglesi. Un cenno particolare merita la Spagna che è entrata nel novero dei grandi costruttori di navi con un portafoglio ordini, alla fine dell'anno trascorso, pari al 5,2% del totale mondiale, con più di 3 milioni di tsl (includere 5 petroliere di oltre 300 mila tpl).

I paesi CEE hanno complessivamente mantenuto la propria quota di carico di lavoro mondiale (dal 21,2% al 21,9%) con oltre 13 milioni di tsl a fine anno.

Fra i paesi membri la Germania si pone, nel 1969, al secondo posto nel mondo, dopo il Giappone, per naviglio varato; nondimeno è diminuita la consistenza del carico di lavoro presso i cantieri tedeschi, anche per il minor volume di ordini assunti. Il governo federale sta esaminando la possibilità di aumentare gli aiuti alla costruzione navale, svantaggiata dalla rivalutazione del marco.

La Francia ha raggiunto, alla fine del 1969, il quarto posto per carico di lavoro (7,4% del totale mondiale contro il 6,2% nel 1968); i progressi dell'industria cantieristica francese sono il risultato anche di un'efficace politica di concentrazioni e razionalizzazioni cui non è mancato un forte contributo finanziario dello Stato.

In Olanda il carico di lavoro e la produzione hanno superato i livelli del 1968; al tempo stesso è in corso una ampia riorganizzazione promossa con il sostegno finanziario del governo in vista della fusione delle principali aziende cantieristiche olandesi.

In Italia, invece, la produzione navalmeccanica è diminuita sensibilmente rispetto al 1968: il tonnellaggio varato è sceso da 506.000 a 480.000 tsl e quello consegnato da 500.000 a 365.000 tsl. Tali drastiche riduzioni sono state essenzialmente causate dalle gravi agitazioni sindacali che hanno interessato nel corso del 1969 non solo la navalmeccanica ma anche numerosi fornitori di semilavorati ai cantieri.

In tale situazione, l'esaurimento già nel 1969 dei fondi della legge n. 19 del 1968 per i contributi integrativi continua a pregiudicare seriamente i cantieri per i quali è urgente l'approvazione di un nuovo stanziamento, prima della scadenza (alla fine del prossimo anno) della legge stessa; inoltre, i considerevoli aumenti del costo del personale e dei materiali richiedono la revisione dei parametri di riferimento adottati dalla legge vigente per il calcolo dei contributi. Sempre in tema di aiuti all'industria marittima occorre ricordare la scarsa efficacia della legge sul credito navale agli armatori per le nuove costruzioni: solo sveltendo le procedure previste e aumentando sia la misura dei contributi d'interesse, sia la percentuale finanziabile del prezzo della nave, anche in relazione alle analoghe provvidenze di cui beneficia l'armamento di altri paesi, si potrà assicurare un regolare flusso di ordini e favorire il rinnovo tecnologico della marina mercantile italiana.

La navalmeccanica nazionale ha tuttavia acquisito un considerevole volume di ordini, soprattutto nei primi mesi del 1969: alla fine dell'anno il carico di lavoro si aggirava sui 2,4 milioni di tsl con un incremento, sulla consistenza di fine 1968, di oltre il 33%; di tali ordini più del 55% riguardava petroliere, più del 29% navi portarinfuse ed il 7% navi da carico generale, tra cui 4 navi portaccontentitori.

Nell'ambito del gruppo *Fincantieri* l'attività produttiva dei centri di costruzione navale è riepilogata nei dati della tabella n. 12 in cui si confrontano il 1968 e il 1969.

**Tabella n. 12 - Impostazioni, vari e consegne di navi mercantili negli anni 1968 e 1969**

		1968		1969	
		n.	tsl migliaia	n.	tsl migliaia
<b>a) Unità impostate</b>					
	Italcantieri	13	423,0	8	359,0
	Ansaldo (Stab. Muggiano)	3	30,0	1	14,6
	CRDA	—	—	—	—
	<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>453,0</b>	<b>9</b>	<b>373,6</b>
<b>b) Unità varate</b>					
	Italcantieri	11	286,0	11	351,5
	Ansaldo (Stab. Muggiano)	3	30,0	2	20,0
	CRDA	1	16,0	—	—
	<b>Totale</b>	<b>15</b>	<b>332,0</b>	<b>13</b>	<b>371,5</b>
<b>c) Unità consegnate</b>					
	Italcantieri	9	284,0	7	156,9
	Ansaldo (Stab. Muggiano)	3	41,0	4	40,0
	CRDA	1	16,0	—	—
	<b>Totale</b>	<b>13</b>	<b>341,0</b>	<b>11</b>	<b>196,9</b>

Rispetto al 1968 risulta diminuito del 42% il tonnellaggio delle navi consegnate, causa i notevolissimi ritardi verificatisi a seguito delle già ricordate agitazioni sindacali.

Le principali unità mercantili varate nello scorso esercizio riguardano:

— 1 t/c da 229.000 tpl, 1 m/n mista petroliera-portarinfuse da 79.250 tpl, 1 m/n portarinfusa da 12.660 tpl, 1 m/n traghetto da 2.100 tpl, 2 m/nn traghetto da 1.700 tpl, per conto di società armatrici nazionali, nonché 1 t/c da 140.000 tpl e 1 m/n portarinfusa da 15.400 tpl per l'armamento estero. Da segnalare inoltre il varo da parte dell'*Arsenale Triestino S. Marco* del bacino galleggiante da 40.000 tonnellate di spinta destinato agli *Stabilimenti Navali di Taranto*.

Dai dati della tabella n. 13 si rileva che nel 1969 le aziende *Fincantieri* hanno acquisito ordini per 134,1 miliardi, di cui 112,5 miliardi per costruzioni navali e 21,6 per riparazioni navali; rispetto al 1968 si è quindi registrata una flessione pari, nel complesso, al 28,3%.

**Tabella n. 13 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri di costruzioni e riparazioni navali negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Costruzioni navali	119,2	94,9	39,9	17,6	159,1	112,5
Riparazioni navali	11,9	9,1	15,9	12,5	27,8	21,6
<b>Totale</b>	<b>131,1</b>	<b>104,0</b>	<b>55,8</b>	<b>30,1</b>	<b>186,9</b>	<b>134,1</b>

Per quanto riguarda le costruzioni navali tale flessione è da attribuire, in parte, alla determinazione dell'*Italcantieri* di non forzare la conclusione di alcune trattative, per navi di grosso tonnellaggio, allo scopo di evitare ordini a prezzi bloccati in fase di vertenze sindacali per il nuovo contratto nazionale. Per le aziende di riparazione e trasformazione navale, invece, talune commesse già acquisite sono state stornate a causa delle agitazioni sindacali ed altre, per lo stesso motivo, non sono state assunte.

Fra i nuovi ordini vanno menzionati i seguenti: 2 m/cc da 225.000 tpi; 1 t/c da 139.000 tpi; 1 m/n traghetto da 2.800 tpi e 2 m/nn da 4.500 tpi per il trasporto di materiali siderurgici, tutte destinate all'armamento nazionale; 4 m/cc a capacità di trasporto di vari prodotti petroliferi da 27.000 tpi destinate all'esportazione, 2 sommergibili da 1.200 t di dislocamento ed 1 m/c da 3.700 tpi per la Marina Militare italiana ed, infine, una m/n tipizzata da 25.000 tpi per committente da designare.

Tra gli ordini già definiti alle aziende di riparazione navale, da segnalare quelli concernenti la trasformazione, da parte dell'*Arsenale Triestino S. Marco*, della m/n « Sardegna » e della m/n « Istra » per conto della *Tirrenia* e della *Jugoslavenska Linjiska Plovidba* (Jugoslavia).

Importanti commesse sono state acquisite agli inizi del corrente anno, fra cui la trasformazione, da parte dell'*Arsenale Triestino S. Marco*, delle unità « Fairland » e « Fairwind » per conto di un armatore estero e la costruzione da parte della *Italcantieri*, per conto di aziende del gruppo IRI, di 1 t/c-portarinfusa da 137.200 tpi e di 2 t/nn porta-contenitori da 19.700 tpi.

Alla fine del 1969 il carico d'ordini presso le aziende del gruppo era costituito da 43 navi, in corso di lavorazione o ancora da iniziare, per complessive 1.961.328 tsl, così ripartite:

— Italcantieri	34 navi per	1.898.600 tsl
— Ansaldo (Muggiano)	3 navi per	51.183 tsl
— CNLO	6 navi per	11.545 tsl

Nell'insieme tale carico di lavoro, cui sono da aggiungere un pontone posa-tubi e sollevamento per la *SNAM Progetti*, in corso di ultimazione presso il cantiere di Muggiano, ed il bacino galleggiante per gli *Stabilimenti Navali di Taranto*, as-



sicura ai cantieri del gruppo una soddisfacente utilizzazione della capacità produttiva sino a gran parte del 1971.

Per quanto riguarda il fatturato, esso si è mantenuto come si rileva dalla tabella n. 14, sui livelli dell'anno precedente, soprattutto per effetto della maturazione di rate su consistenti commesse assunte in precedenza.

**Tabella n. 14 - Fatturato delle aziende Fincantieri di costruzioni e riparazioni navali negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Costruzioni navali	80,9	90,7	25,6	24,5	106,5	115,2
Riparazioni navali	13,9	10,2	14,4	13,6	28,3	23,8
<i>Totale</i>	<b>94,8</b>	<b>100,9</b>	<b>40,0</b>	<b>38,1</b>	<b>134,8</b>	<b>139,0</b>

A fine 1969 il personale in forza alle aziende del gruppo era di 20.369 unità, superiore di 688 unità rispetto al 31 dicembre 1968. La componente principale di tale incremento è attribuibile all'*Italcantieri* in relazione al programmato aumento dell'attività produttiva.

Gli investimenti in impianti effettuati dalle aziende di costruzioni e riparazioni navali nel 1969, al lordo di disinvestimenti e di alienazioni, sono assommati a 10,3 miliardi circa. Per quanto riguarda le principali opere, nel cantiere di Castellammare di Stabia è stata terminata la costruzione dei nuovi depositi laminati e della nuova officina navale; presso l'*Arsenale Triestino-S. Marco* è stata ultimata la nuova officina meccanica; presso gli *Stabilimenti Navali di Taranto* è in fase di completamento la costruzione (affidata all'*Arsenale Triestino S. Marco*) del secondo bacino galleggiante da 40 mila t di spinta, mentre risultano completate le relative opere marittime. Inoltre, ad opera dell'apposito consorzio cui partecipa anche l'IRI, è stato dato avvio presso l'*Arsenale Triestino-S. Marco* alla costruzione del grande bacino di carenaggio e del prolungamento del pontile di allestimento.

I risultati economici delle aziende del gruppo *Fincantieri* nell'esercizio trascorso sono stati pesantemente condizionati, come detto in precedenza, dalle agitazioni sindacali verificatesi in occasione sia del rinnovo del contratto collettivo di lavoro, sia di vertenze aziendali connesse con le operazioni di ristrutturazione o relative ad alcune categorie. In particolare, quanto al programma di riassetto delle attività cantieristiche nella zona di Trieste, va rilevato che esso si è potuto avviare a conclusione soltanto sul finire dell'esercizio in esame, con tempi e modalità notevolmente diversi da quelli deliberati dal CIPE nell'ottobre 1966. I conseguenti maggiori oneri, sinora valutabili fino al 1971, si possono stimare dell'ordine di 6 miliardi, di cui circa 2 miliardi relativi al biennio 1968-69.

In relazione alle agitazioni di categoria, particolarmente grave è stata quella dei saldatori di Monfalcone che si è protratta dall'ottobre 1968 al marzo 1969,

bloccando per tutto il periodo l'attività della nuova linea grandi scafi. Anche le agitazioni presso le industrie fornitrici dei cantieri hanno provocato eccezionali slittamenti nelle forniture aggravando, alla ripresa dei lavori, il ritardo delle produzioni. Le ore di lavoro perdute, in complesso, hanno raggiunto i 2,4 milioni, con un minor ricavo di circa 16 miliardi. Le conseguenze, sotto il profilo economico, sono state, inoltre, acute dal fatto che tutte o quasi le commesse in corso o da iniziare sono a prezzi bloccati, risalenti ad anni precedenti, per cui gli slittamenti delle commesse, in presenza di costi crescenti di materiali e personale, danno luogo ad oneri cumulativi particolarmente pesanti.

L'andamento delle aziende di riparazioni navali è notevolmente peggiorato nel 1969 essendosi registrata una sensibile contrazione dell'attività, anch'essa determinata dalle agitazioni sindacali. Il danno è stato aggravato sia per le rinunce, da parte di molti armatori, ad effettuare lavori già programmati, sia per la mancata acquisizione di nuovi ordini dirottati verso la concorrenza straniera. Per l'*Ansaldo* e i CRDA i risultati economici hanno risentito, oltre che della situazione generale del settore, anche dei citati oneri derivanti dalla ristrutturazione che ancora hanno gravato sulle due società.

## *Telefoni e altre telecomunicazioni*

L'esercizio 1969 è stato caratterizzato, nel settore telefonico, da una forte accelerazione della domanda, con incrementi superiori, in termini assoluti e percentuali, a quelli non solo del 1968, ma anche di ogni anno successivo al 1957, quando il gruppo assunse la gestione dell'intero servizio telefonico in concessione.

Hanno concorso a tale intensa espansione il favorevole andamento dell'economia nazionale, soprattutto nei primi nove mesi dell'anno, i positivi effetti della convenzione aggiuntiva stipulata nel 1968 ed il miglioramento qualitativo del servizio, soprattutto in rapporto all'estensione della teleselezione da utente.

Le domande di nuove utenze affluite nell'anno hanno raggiunto le 779 mila, con un incremento del 21% sul 1968 (644 mila).

In presenza di tale afflusso di eccezionale entità, cui si è contrapposto un ritmo normale delle disdette di abbonamento, la concessionaria SIP, al fine di contenere al massimo i tempi di attesa per i nuovi collegamenti, ha accelerato la realizzazione del proprio programma di investimenti per portare da 390 mila a 430 mila l'incremento degli abbonati, modificando corrispondentemente tutte le voci di impianto in programma a fine 1968.

Le misure adottate, nonostante che le vicende sindacali del settore metalmeccanico abbiano comportato minori consegne di apparecchiature di centrale, hanno consentito alla concessionaria di soddisfare le richieste di 615 mila nuovi abbonati, con un incremento, al netto di 194 mila cessazioni, di 421 mila abbonati pari al 7,5%, che hanno portato, come appare dalla tabella n. 15, ad oltre 6 milioni gli utenti SIP.

Le conseguenti difficoltà hanno potuto essere superate solo in parte attingendo alle riserve di numeri di centrale, per cui le domande in attesa di evasione sono passate da 128 mila a 176 mila: si tratta di una giacenza che, sebbene ancora inferiore a quella rilevabile in altri paesi europei, implica un'ulteriore accelerazione dello sviluppo degli impianti.

Nel 1969 gli apparecchi addizionali si sono accresciuti di 356 mila unità (+ 16,5%), di cui oltre la metà è stata installata presso l'utenza privata. Tenendo conto anche degli apparecchi installati per incremento dell'utenza (421 mila) si è così pervenuti ad un aumento totale degli apparecchi in servizio di 777 mila unità (+ 10%)

**Tabella n. 15 - Espansione del servizio telefonico nel 1969**

	Abbonati	Apparecchi	Traffico interurbano	
			totale	in teleselezione
			(milioni di unità)	
	(migliaia di unità)			
Consistenza a fine 1969	6.009	8.531		
Volume annuo 1969			1.129,4	967,4
Incrementi				
<i>assoluti</i> 1968	377	695	129,9	135,6
1969	421	777	169,8	171,2
<i>percentuali</i> 1968	7,2	9,8	15,7	20,5
1969	7,5	10,0	17,7	21,5

di modo che essi hanno superato a fine 1969 la consistenza di 8,5 milioni. A seguito della suddetta evoluzione, il rapporto apparecchi supplementari abbonati è passato da 38,7% a 42% mentre il numero di apparecchi per 100 abitanti (densità telefonica) è salito da 14,4 a 15,7.

Nella tabella n. 16 vengono posti in evidenza i progressi compiuti in campo telefonico dal nostro Paese nel corso dell'ultimo decennio. In termini di densità telefonica, lo scarto che separa l'Italia dalla media CEE si è ridotto, nel periodo, dal 30% al 20%. Permangono nondimeno scarti dell'ordine del 30% rispetto alla Germania Occidentale ed al Belgio e del 60% rispetto all'Olanda; solo la Francia è stata praticamente raggiunta, ma ivi l'espansione del servizio è stata particolarmente lenta, tanto da indurre il governo francese ad adottare misure di radicale riorganizzazione al fine di dare alla gestione telefonica maggiore autonomia, soprattutto finanziaria, presupposto per porre rimedio ad una situazione giudicata ormai insostenibile.

Il traffico interurbano, nel 1969, ha raggiunto circa 1.130 milioni di unità di servizio, con un incremento del 17,7% sul 1968. Sul totale, 970 milioni di unità sono state effettuate in teleselezione con un aumento del 21,5%; di conseguenza il numero

**Tabella n. 16 - Densità telefonica italiana e degli altri paesi della CEE a fine 1968**

	n. di apparecchi per 100 abitanti	Indice della densità telefonica (Italia = 1)	
		31 - XII - 1958	31 - XII - 1968
Paesi Bassi	22,8	2,0	1,6
Belgio	19,2	1,8	1,3
Germania	18,6	1,5	1,3
Francia	15,0	1,3	1,0
Italia	14,4	1,0	1,0
Media CEE	16,8	1,3	1,2

delle comunicazioni effettuate in teleselezione ha superato il 92% del totale, valore ormai prossimo al massimo raggiungibile, ove si tenga conto che una parte degli utenti continuerà a preferire il sistema tramite operatrici.

Sono anche da segnalare i primi positivi risultati del servizio di trasmissione dati, regolato da una convenzione normativa stipulata nel marzo dello scorso anno. La SIP, presso la quale si accentrano, con vantaggio degli utenti, tutte le procedure amministrative anche se interessanti altri gestori (Amministrazione telegrafica, ASST, *Italcable*), ha provveduto a potenziare i propri reparti specializzati, offrendo agli utenti un'utile consulenza sulla elaborazione a distanza dei dati; le installazioni terminali, che a fine 1968 erano 423, si sono quasi triplicate raggiungendo le 1.152 unità a fine 1969. La pronta risposta della domanda all'offerta di questo nuovo servizio dimostra come essa sia effettivamente venuta a colmare un vuoto nel sistema delle telecomunicazioni ed è un chiaro indice della necessità di prepararsi a fronteggiare nei prossimi anni una espansione conseguente al diffondersi di tecniche gestionali fondate sull'impiego di sistemi informativi elettronici.

Va infine ricordata l'espansione dei servizi ausiliari (ora fonica, ultime notizie ecc.) e il crescente sviluppo della filodiffusione, i cui abbonati erano 120 mila a fine 1969 contro i 76 mila di un anno prima.

Allo sviluppo descritto dell'utenza ha corrisposto lo sviluppo degli impianti indicato nella tabella n. 17.

**Tabella n. 17 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1969**

	Consistenza al 31-XII-1969	Incrementi annui			
		1968		1969	
		assoluti	%	assoluti	%
Numeri di centrale (migliaia)	6.525	363	6,3	377	6,1
km c.to di reti urbane (migliaia)	15.766	1.356	10,6	1.566	11,0
km c.to di rete interurbana (migliaia)	7.675	1.917	46,2	1.612	26,6
di cui:					
di proprietà sociale	5.038	513	13,3	722	16,7
in affitto da ASST	2.637	1.404	409,2	890	51,0

L'incremento di 377 mila numeri di centrale (+ 6,1%), pur superando in valore assoluto quello dello scorso anno, risulta lievemente inferiore in termini percentuali. L'accelerazione del programma d'investimenti era stata a suo tempo predisposta, tenendo conto delle capacità produttive delle aziende fornitrici di apparecchiature, in modo da consentire uno sviluppo degli impianti di centrale proporzionale a quello degli abbonati, onde mantenere percentualmente invariata la dotazione di numeri di riserva; la mancata consegna di 83 mila numeri a causa degli scioperi ha reso inevitabile una riduzione del livello delle scorte che la società

ha in programma di riportare al più presto possibile su valori adeguati a un più sollecito accoglimento delle domande di allacciamento.

Per quanto attiene alla rete interurbana, i dati esposti mostrano che il suo sensibile incremento è dovuto anche all'aumento dei circuiti presi in affitto dalla ASST, secondo quanto disposto dalla convenzione aggiuntiva. In anticipo sui tempi fissati, è stata inoltre completata nel 1969 l'integrale automatizzazione del servizio nell'ambito compartimentale.

L'opera di capillare espansione della rete, proseguita anche nello scorso esercizio, ha permesso l'allacciamento di altre 442 località: il totale è così salito a 29.536, comprendente tutti i comuni, allacciati sin dal 1953, e 21 mila frazioni e località minori.

Nel complesso le opere realizzate nel 1969 hanno comportato investimenti per 190 miliardi di lire, ripartiti tra le varie zone di concessione come indicato dalla tabella n. 18.

**Tabella n. 18 - Investimenti in impianti realizzati dalla SIP nel 1969, confrontati con quelli del triennio precedente**  
(miliardi di lire)

		1966	1967	1968	1969
I zona	(Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta)	35,9	38,4	42,1	47,4
II zona	(Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia)	13,4	14,8	15,6	18,8
III zona	(Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Abruzzi, Molise)	14,4	14,9	19,4	25,0
IV zona	(Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna)	39,8	44,1	45,8	52,5
V zona	(Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia)	32,5	37,5	42,6	45,9
	<i>Totale</i>	<b>136,0</b>	<b>149,7</b>	<b>165,5</b>	<b>189,6</b>

Degli investimenti complessivi 58 miliardi sono stati realizzati nel Mezzogiorno, con un'incidenza sul totale superiore di circa il 50% alle quote relative dell'utenza e del traffico delle regioni meridionali.

Lo sviluppo della dotazione telefonica del Sud è stato quindi nettamente superiore a quello registrato nel Centro-Nord, come evidenziato dalla tabella n. 19 che riporta anche i dati relativi al quinquennio 1965-69. Da essi risulta come la espansione della telefonia nel Mezzogiorno abbia proceduto ad un saggio tendenzialmente quasi doppio, in media, a quello delle restanti zone del Paese.

A fine 1969 la densità telefonica nel Mezzogiorno, accresciutasi del 13% nel corso dell'esercizio, era di 8,8 apparecchi per 100 abitanti e quindi pari al 56% della media nazionale; è stato così compiuto un indubbio progresso, benchè il livello raggiunto appaia ancora insufficiente, corrispondendo a quello registrato su scala nazionale verso la metà del 1962 e nel Centro-Nord sul finire del 1958.

Tabella n. 19 - Incremento percentuale dei servizi e degli impianti telefonici nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord

	1969		1965 - 69	
	Mezzogiorno	Centro-Nord	Mezzogiorno	Centro-Nord
Abbonati	10,6	6,7	71,8	35,9
Apparecchi	13,1	9,2	87,7	47,2
Traffico extraurbano	20,0	17,1	135,7	86,3
Numeri di centrale	8,6	5,4	70,8	33,8
km c.to reti urbane	14,7	10,0	104,9	62,3
km c.to rete interurbana	15,2	17,2	130,7	83,1

Per quanto lo scarto nei livelli di dotazione telefonica risulti inferiore a quello esistente in termini di reddito, è evidente che una sua ulteriore riduzione è da considerare un'importante condizione per accelerare l'intero processo di sviluppo industriale e sociale del Mezzogiorno; è quindi in riferimento a tale presupposto che è stato formulato il nuovo programma del settore di cui si riferisce nella prima parte della presente relazione di bilancio.

A fine 1969 il personale della SIP ha raggiunto le 48.609 unità, con un incremento nell'anno di oltre 2.000 addetti pari al 4,3%, cioè inferiore a quello dell'utenza e del traffico; sono così ulteriormente migliorati i rapporti abbonati/dipendenti e unità di servizio interurbano/dipendenti, passati rispettivamente da 120 a 124 e da 20.700 a 23.400. Particolare cura è stata dedicata alla formazione e all'aggiornamento del personale e all'affinamento dell'organizzazione aziendale.

Tale opera risulta tanto più necessaria in quanto le spese per il personale, che già rappresentano circa la metà degli oneri di gestione, subiranno nel 1970 un sensibile aumento a causa del nuovo contratto di lavoro stipulato nel dicembre 1969. La politica di contenimento dei costi perseguita dalla concessionaria ha permesso di contenere nel 14,4% l'incremento delle spese, al netto degli ammortamenti, mentre la marcata espansione del servizio ha dato luogo ad un aumento del 15,8% degli introiti telefonici.

Ciò consentirà prevedibilmente di remunerare nella misura invariata del 7% il capitale sociale, aumentato da 400 a 445 miliardi, doverosamente accrescendo lo stanziamento al fondo ammortamenti da 68,1 a 81,5 miliardi. Tale valore, inferiore a quello fiscalmente ammesso, corrisponde ad un'aliquota del 5,3% che può ritenersi sostanzialmente adeguata a conservare l'integrità del patrimonio sociale data l'attuale composizione e le caratteristiche delle immobilizzazioni; essa dovrà però essere aumentata per far fronte alle esigenze derivanti dall'ormai prossima introduzione di nuove tecniche che si prevede saranno caratterizzate da più rapidi ritmi di obsolescenza.

Nel settore delle telecomunicazioni internazionali gestite dalla *Italcable* si sono registrati i notevoli progressi sintetizzati nella tabella n. 20. Trattasi di una espansione che riflette, oltreché la crescente integrazione del mercato mondiale, l'attiva opera della società volta allo sviluppo dei collegamenti, al miglioramento del servizio, alla promozione del traffico con riduzioni tariffarie e ad una intensa azione commerciale per acquisire traffici di transito.

Tabella n. 26 - Incrementi dei servizi internazionali Italcable nel 1968 e nel 1969

	Esercizio 1969	Incrementi annui			
		1968		1969	
		assoluti	%	assoluti	%
Telex intercontinentale (minuti nell'anno/migliaia)	3.923	1.009	51,3	949	31,9
Telefonia intercontinentale (minuti nell'anno/migliaia)	5.771	974	34,8	2.037	54,6
Telegrafia internazionale (n. telegrammi nell'anno/migliaia)	8.324	— 20	— 0,2	— 264	— 3,2

Ai sensibili progressi del traffico telex (+ 32%) e telefonico (+ 55%) si contrappone un lieve regresso di quello telegrafico (— 3%) che, in tutto il mondo, risente della crescente concorrenza dei mezzi più moderni ed in particolare del telex.

Gli investimenti realizzati nel corso dell'anno sono ammontati a 11,5 miliardi, dei quali oltre 7 destinati alla realizzazione del sistema MATI - TAT5, inaugurato il 9 aprile 1970 e costituente il primo collegamento diretto via cavo coassiale sottomarino tra Italia, Spagna e Stati Uniti.

Il personale è sceso da 2.582 a 2.463 unità, a seguito del passaggio alla SIP di addetti divenuti esuberanti a causa della graduale liquidazione, a norma di convenzione, dell'organizzazione telegrafica periferica gestita dalla società in Italia. La riduzione di personale ha compensato parzialmente la espansione dei costi di esercizio e ne ha contenuto l'incremento globale in valori inferiori all'aumento degli introiti, accresciutisi del 7,2%. Di conseguenza è migliorato l'andamento economico della società, consentendo di remunerare il capitale nella misura del 6%, a fronte del 4% del 1968.

Anche la *Telespazio* ha registrato, nel corso dell'esercizio, un notevole sviluppo di attività sia nel campo delle telecomunicazioni via satellite, sia in quello collaterale di studio e di consulenza nel settore.

Con i lanci effettuati nel 1969, il sistema *Intelsat* è stato posto in grado di servire l'intero pianeta. I circuiti a disposizione della società sono conseguentemente saliti da 66 a fine 1968 a 192 a fine 1969 e quelli effettivamente utilizzati da 65 a 149, di cui rispettivamente 48 e 106 ceduti in affitto alla *Italcable*.

Nel corso dell'anno la società ha altresì continuato ad esercitare per conto dell'*Intelsat* il servizio di telemetria e telecontrollo dei satelliti non visibili dall'America ed a prestare la propria attività di consulenza ed assistenza tecnica per l'avviamento di stazioni terrestri in terzi paesi in via di sviluppo. La *Telespazio* ha inoltre preparato, di intesa con la *Comsat*, un progetto presentato all'Unione europea di radiodiffusione relativo alla realizzazione di un sistema regionale europeo per la distribuzione via satellite di programmi televisivi ed ha effettuato uno studio per la creazione di un sistema di televisione scolastica via satellite per i paesi dell'America Latina. Infine, su incarico del CNR, ha assunto compiti di supervisione tecnica per il progetto SIRIO, relativo alla realizzazione di un satellite scientifico per ricerche nel campo delle altissime frequenze.



Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti per 2 miliardi circa, destinati essenzialmente al finanziamento della quota di partecipazione sociale nell'*Intelsat* ed alla costruzione della terza antenna che entrerà in servizio nel corso del 1970 e collegherà il Fucino con l'area dell'Oceano Indiano.

Il personale è passato da 113 a 142 unità.

La gestione della società ha segnato un notevole miglioramento, raggiungendo per la prima volta una situazione di equilibrio: infatti, ad un aumento di circa il 50% dei costi hanno fatto riscontro introiti pressochè doppi rispetto all'anno precedente nonostante una notevole riduzione tariffaria.

Di conseguenza, sebbene non sia ancora possibile remunerare il capitale sociale, aumentato da 900 a 1.800 milioni, si sono potuti stanziare adeguati ammortamenti per l'esercizio 1969, a parziale copertura anche di quelli non effettuati nel periodo di avvio della società.

La SEAT ha sviluppato notevolmente la propria attività e remunerato il capitale nella misura del 7,50%, mentre anche SETA e SAIAT hanno registrato un positivo andamento con la distribuzione di un dividendo del 7% e del 4,50% rispettivamente.

L'andamento complessivo delle società del gruppo STET — incluse quelle operanti nei settori manifatturieri e di cui si riferisce negli specifici capitoli — consentirà prevedibilmente alla capogruppo di remunerare il proprio capitale nella misura del 7,75%, come nei precedenti esercizi.

Il mercato internazionale dei trasporti marittimi di *carichi secchi* ha registrato anche nel 1969 un buon andamento. Al cospicuo incremento della flotta in esercizio ha fatto fronte un adeguato sviluppo della domanda di stiva, cui ha concorso in misura apprezzabile l'allungamento delle percorrenze, per la crescente incidenza del traffico facente capo al Giappone, alla Cina e all'Australia. È rimasto conseguentemente sostenuto nel 1969 il livello dei noli internazionali, anche a causa della crescente durata delle soste nei porti. Quest'ultimo fattore concorre, come noto, ad accelerare il processo di adozione di naviglio di nuova concezione, non solo per i trasporti marittimi alla rinfusa, ma anche nel settore delle merci varie, con forme diverse in relazione alle peculiarità dei servizi di linea (scali numerosi, grande varietà di carichi, ecc.).

Al riguardo, sulle lunghe percorrenze, si vanno moltiplicando le iniziative — prevalentemente in forma associata — di trasporto con navi portacontenitori mentre si avviano i primi servizi di navi portachiatte. Sulle brevi e medie distanze, poi, all'ormai diffuso impiego delle navi traghetto si sta accompagnando l'adozione di navi cosiddette « polivalenti », che offrono un'ampia disponibilità di stiva per il trasporto, anche combinato, di mezzi gommati, contenitori e altri carichi « unitizzati ». Si sta quindi delineando un processo di esteso rinnovo del naviglio commerciale di linea; agli inizi del 1970 erano in commessa o in costruzione presso l'industria cantieristica mondiale circa nove milioni di tsl per trasporto di carico generale: oltre un terzo di tale importo era rappresentato da navi portacontenitori (di cui 118 unità di capacità superiore ai 500 contenitori) e, in misura per ora limitata, da portachiatte (17 unità).

Anche nel 1969 il movimento marittimo di *passaggeri* ha confermato le contrastanti tendenze nei diversi settori. Sulle principali rotte oceaniche sono state registrate ulteriori flessioni, particolarmente consistenti sui servizi del Nord Atlantico (— 11 % rispetto al 1968); a tale fenomeno corrisponde una generale rarefazione dei servizi. In forte aumento, per contro, il movimento di persone e di auto al seguito sulle brevi e medie distanze, specie nelle aree caratterizzate da consistenti flussi turistici (bacino del Mediterraneo, Mare del Nord, Mare del Giappone e Mar dei Caraibi).

Favorevole, infine, lo sviluppo del mercato crocieristico che, oltre a consentire un utilizzo di ripiego dei transatlantici radiati in via stagionale o permanente dai servizi di linea, sta spingendo molti armatori, soprattutto scandinavi, a commettere navi specificamente concepite per tale attività: agli inizi del 1970 risultavano in ordinazione 17 unità di questo tipo, con tonnellaggi compresi tra le 11 e le 24 mila tsl.

Come indicato nella tabella n. 21, la consistenza della flotta del gruppo *Finmare*, di proprietà o presa continuativamente a noleggio, è rimasta sostanzialmente invariata nel corso del 1969; la modestissima variazione registrata nella stazza (meno di 300 tsl) è connessa alla trasformazione in traghetto della quarta unità di tipo « Regione », entrata in esercizio nel giugno del 1969.

**Tabella n. 21 - Consistenza al 31 dicembre 1969 della flotta impiegata dal gruppo Finmare**

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco		Totale	
	n.	tsl	n.	tsl	n.	tsl
<i>Navi di proprietà sociale</i>						
ITALIA	9	248.458	8	60.118	17	308.576
LLOYD TRIESTINO	6	102.074	18	108.283	24	210.357
ADRIATICA	13	67.130	5	11.190	18	78.320
TIRRENIA	25	81.845	4	10.206	29	92.051
	<b>53</b>	<b>499.507</b>	<b>35</b>	<b>189.797</b>	<b>88</b>	<b>689.304</b>
<i>Navi prese a noleggio continuativamente</i>						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.579	1	3.579
TIRRENIA	—	—	2	4.270	2	4.270
	—	—	3	7.849	3	7.849
<i>Totale</i>	<b>53</b>	<b>499.507</b>	<b>38</b>	<b>197.646</b>	<b>91</b>	<b>697.153</b>

È invece ulteriormente aumentato il naviglio da carico noleggiato a tempo (da 79.600 a 101.600 tsl in ragione d'anno), che viene oramai impiegato in larga misura anche nei servizi convenzionati per far fronte all'allungamento delle rotte commerciali che prima transitavano per Suez.

In assenza di nuove immissioni in servizio, l'età media della flotta di proprietà è salita a 14,7 anni, con una ripartizione del tonnello per classi di età e per tipi di nave quale risulta dalla tabella n. 22.

La situazione si rivela particolarmente sfavorevole per la flotta da carico, costituita per quasi la metà da navi con età superiore ai 20 anni.

La flotta *Finmare* rappresentava, a fine 1969, il 56% del tonnello italiano da passeggeri e misto e il 6,5% di quello da carico secco, considerando il solo naviglio a propulsione meccanica di oltre 100 tsl.

**Tabella n. 22 - Ripartizione per classi di età della flotta di proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1969**

Classi di età	in % del tonnellaggio		
	Navi da passeggeri e miste	Navi da carico secco	Totale
fino a 5 anni	18,9	—	13,8
da 5 a 10 anni	22,5	19,5	21,7
da 10 a 15 anni	10,0	7,8	9,4
da 15 a 20 anni	41,0	25,6	36,7
da 20 a 25 anni	3,4	27,7	10,0
oltre 25 anni	4,2	19,4	8,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

**Tabella n. 23 - Introiti lordi realizzati dalle società del gruppo Finmare negli anni 1968 e 1969 (milioni di lire)**

Società	Introiti lordi		
	passaggeri	merci	totale
ITALIA 1968	33.321	12.983	46.304
1969	36.084	14.226	50.310
<i>Variazione %</i>	+ 8,3	+ 9,6	+ 8,7
LLOYD TRIESTINO 1968	12.383	22.878	35.261
1969	12.518	24.614	37.132
<i>Variazione %</i>	+ 1,1	+ 7,6	+ 5,3
ADRIATICA 1968	4.710	4.181	8.891
1969	5.559	4.120	9.679
<i>Variazione %</i>	+ 18,0	- 1,5	+ 8,9
TIRRENIA 1968	7.841	3.512	11.353
1969	8.827	3.624	12.451
<i>Variazione %</i>	+ 12,6	+ 3,2	+ 9,7
Totale introiti lordi del traffico 1968	58.255	43.554	101.809
1969	62.988	46.584	109.572
<i>Variazione %</i>	+ 8,1	+ 7,0	+ 7,6
Proventi diversi (a) 1968			2.526
1969			2.315
<i>Variazione %</i>			- 8,4
Introiti lordi globali 1968			104.335
1969			111.887
<i>Variazione %</i>			+ 7,2

(a) Compensi di noleggio, vendite a bordo ecc.

Nel 1969 le compagnie di navigazione del gruppo hanno conseguito, nel complesso, un aumento degli introiti lordi del traffico (+ 7,6%), cui il comparto passeggeri ha concorso in maggior misura di quello merci (+ 8,1% e + 7%, rispettivamente) come risulta dalla tabella n. 23.

Si illustrano qui di seguito per grandi linee i risultati conseguiti dalle quattro compagnie nei diversi settori di traffico.

## Società Italia

Dopo la flessione registrata nel biennio 1967-68, il trasporto transoceanico di *passaggeri* di linea della società *Italia* ha segnato, rispetto al 1968, un aumento di circa il 4% (da 124,3 a 129 mila unità), nonostante una lieve riduzione nel numero delle traversate. Tale andamento trova peraltro la sua causa principale nella riduzione dei servizi concorrenti, facenti capo sia al Mediterraneo sia al Nord Europa.

In particolare, sul Nord Atlantico le acquisizioni della compagnia si sono lievemente accresciute (da 80,4 a 81,7 mila passeggeri) in concomitanza con la totale cessazione dei servizi in Mediterraneo dell'AEIL, l'ulteriore contrazione dell'attività della *Cunard* (rimasta praticamente ad operare con la sola « Queen Elizabeth II ») e il disarmo di un transatlantico della *United States*. Al risultato positivo ha concorso un sensibile aumento dei passeggeri delle classi superiori, mentre è diminuito il traffico di classe turistica per la flessione del movimento migratorio verso Stati Uniti e Canada.

Rilevante l'incremento registrato dalla società *Italia* sulla linea del Sud Atlantico; le acquisizioni di passeggeri oceanici sono salite da 30,5 a 33,9 mila unità (+ 11%), in relazione alla cessazione di due servizi concorrenti (quello della compagnia argentina *Elma* facente capo al Mediterraneo e quello Sud America-Gran Bretagna gestito dalla società *Royal Mail*).

Sostanzialmente stazionario, infine, il movimento di persone per il Centro America-Sud Pacifico.

Oltre all'attività di linea, si è sviluppata anche quella crocieristica: le t/n « Michelangelo », « Raffaello » e « Leonardo da Vinci » hanno effettuato 22 crociere ai Caraibi e 2 in Mediterraneo (contro 17 e 1 rispettivamente nel 1968).

Il positivo andamento negli introiti lordi del traffico *merci* (+ 9,6%) è dovuto, in presenza di una modesta contrazione del quantitativo acquisito (— 1,2%), alla migliorata composizione dei carichi, specie nei viaggi di ritorno dal Brasile-Plata e nell'attività non convenzionata svolta per il Centro America-Nord e Sud Pacifico.

## Società Lloyd Triestino

Scontati nel 1967 e nel 1968 i pesanti riflessi della chiusura del canale di Suez in termini di volume di traffico svolto, il *Lloyd Triestino* ha registrato nel 1969, nel complesso, un leggero miglioramento.

Il movimento *passaggeri* è lievemente aumentato rispetto all'anno precedente (+ 1,6%) — in presenza di una flessione del traffico marittimo complessivo — grazie soprattutto alla riduzione o alla soppressione di servizi concorrenti.

Nel settore *merci*, invece, se da un lato l'attività sulle linee di convenzione ha comportato acquisizioni di carichi inferiori del 3% a quelle del 1968, d'altro lato la notevole intensificazione dei servizi liberi sulla rotta del Sud Africa ha concorso a migliorare in misura apprezzabile il traffico globale della società (+ 6%); di qui l'aumento degli introiti lordi nel comparto merci (+ 7,6%), che rappresentano circa i due terzi dei noli complessivi del *Lloyd Triestino*.

## Società Adriatica

I risultati del traffico *passengeri* sono migliorati nel 1969, soprattutto per la più spiccata caratterizzazione turistica degli itinerari, l'estensione del periodo stagionale di maggior offerta, lo sviluppo del movimento verso Israele e l'interesse incontrato dalle tre crociere effettuate nel Mar Nero con la t/n « Ausonia ». In particolare, sulle linee internazionali di convenzione il numero dei passeggeri trasportati è salito da 66,2 a 70,9 mila (+ 7,1%).

Nel traffico *merci*, comparto in cui la compagnia è particolarmente esposta alla pressione dei più moderni servizi concorrenti, va segnalata, invece, una lieve riduzione dei quantitativi trasportati (— 3,4%), attribuibile ad una ulteriore contrazione dell'attività libera mentre il carico acquisito dalle linee convenzionate è rimasto nell'insieme sostanzialmente stazionario, nonostante il sensibile regresso rilevato sul servizio per l'Egitto.

In complesso, comunque, gli introiti lordi della società sono aumentati di circa il 9%

## Società Tirrenia

In apprezzabile sviluppo il movimento complessivo di *passengeri*, nonostante l'accresciuta attività dell'armamento concorrente, particolarmente avvertita sulle linee Genova-Porto Torres, Napoli-Palermo e Napoli-Cagliari. Se si escludono le linee locali sarde, il numero delle persone trasportate è salito da 1.354 mila a 1.437 mila (+ 6,1%); in particolare, agli aumenti delle linee per la Sardegna (+ 5,2%) e per il Nord Africa e Malta (+ 35,4%) si è accompagnata una sostanziale stazionarietà del movimento sulla Napoli-Palermo, dopo le flessioni degli anni precedenti. Più differenziato, per contro, l'andamento rilevato nel trasporto di *merci*, comparto dove un deciso e diffuso sviluppo del traffico si può attendere solo con la prossima entrata in linea dei nuovi traghetti ora in allestimento o in costruzione. Nelle attuali condizioni operative è stato possibile registrare cospicui miglioramenti nei settori ove sono impiegate le navi di tipo « Regione » trasformate in traghetti: Civitavecchia-Cagliari (+ 43,8%) e Genova-Olbia-Cagliari (+ 30,7%). Favorevoli risultati sono stati ottenuti anche dalla linea Siracusa-Malta e sui servizi locali sardi, mentre per gli altri collegamenti l'andamento è stato piuttosto negativo. Nell'insieme, le acquisizioni di carico sono aumentate del 10,6% e gli introiti del 3,2%. I noli lordi della *Tirrenia* sono aumentati, nel complesso, in misura consistente (+ 9,7%).

Nella tabella n. 24 è indicata l'entità del personale impiegato dalle compagnie del gruppo a fine 1968 e a fine 1969.

Tabella n. 24 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-XII-1968	al 31-XII-1969
<i>Personale a terra</i>	2.929	2.792
<i>Personale navigante</i>		
Ufficiali	1.642	1.646
Marittimi	8.638	8.755
	10.280	10.401
<b>Totale</b>	<b>13.209</b>	<b>13.193</b>

(a) Compreso il personale all'estero dipendente dalle compagnie: 299 addetti alla fine di ciascuno degli anni in esame.

Il personale a terra è diminuito anche nel 1969, a seguito della sostituzione solo parziale degli esodi naturali (limiti di età, dimissioni, ecc.) in rapporto al processo di concentrazione degli uffici periferici. Per il personale navigante, la consistenza complessiva corrisponde, come noto, alle necessità della flotta in esercizio alla fine dell'anno.

Nel corso del 1969 è proseguita la costruzione delle 7 navi traghetto della *Tirrenia* ordinate ai cantieri nell'esercizio precedente ed è stata realizzata la trasformazione della quarta unità di tipo « Regione » sempre della stessa compagnia. Tenuto conto altresì di opere minori, gli investimenti dell'anno ammontano nell'insieme a 17,1 miliardi. Sono continuati gli studi relativi al programma di riassetto e nuove costruzioni per le altre compagnie del gruppo, programma in fase avanzata di definizione di cui si riferisce nella prima parte della presente relazione.

La sovvenzione di competenza del 1969, calcolata con criteri presuntivi, è salita a quasi 74 miliardi, per effetto della terza revisione biennale; l'aumento di oltre 12 miliardi sul 1968 è connesso essenzialmente ai maggiori costi, specie quelli del lavoro sensibilmente accresciutisi a seguito dei rinnovi contrattuali di fine 1968 e del riordinamento previdenziale.

La posizione creditoria del gruppo verso lo Stato per sovvenzioni arretrate si è elevata a circa 67 miliardi (54 miliardi a fine 1968) per carenze di stanziamenti nel bilancio statale. Va sottolineato che la ritardata normalizzazione di tale situazione, comportando per le compagnie il pagamento di cospicui interessi passivi, continua a tradursi in un non trascurabile appesantimento delle gestioni economiche delle aziende. Un primo contributo a un graduale miglioramento si è avuto di recente con l'approvazione della legge n. 975 del 24 dicembre 1969, che ha disposto l'assegnazione — in un sessennio — di stanziamenti supplementari per quasi 48 miliardi, di cui 15 miliardi per il 1970.

L'aumento dei ricavi e l'adeguamento della sovvenzione hanno consentito un certo miglioramento dei risultati economici delle compagnie prese nel loro insieme. In particolare, il *Lloyd Triestino* e la *Tirrenia* sono in condizione di assegnare lo stesso dividendo dell'esercizio precedente (6,5%), l'*Italia* può assorbire la residua perdita

relativa al bilancio del 1967 e remunerare il capitale in misura del 3,5% e l'*Adriatica* è in grado di compensare gran parte delle perdite degli scorsi esercizi. Dal canto suo, la capogruppo *Finmare* prevede di remunerare il capitale nella misura del 6% (contro il 5,5% assegnato in precedenza).

\*  
\* \*

Nel 1969 la *Sidermar* — che gestisce una flotta a integrazione del ciclo produttivo delle aziende siderurgiche e cementiere del gruppo *Finsider* — ha trasportato 21,1 milioni di t di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. Rispetto al 1968 si è così registrata una flessione di circa il 6%, sostanzialmente legata alla riduzione della produzione siderurgica del gruppo, conseguente agli scioperi dell'autunno. Sul totale trasportato, le importazioni di materie prime (13,3 milioni di t nel 1969 contro 14,3 nel precedente esercizio) rappresentano quasi due terzi e sono pari altresì a un quarto dei carichi secchi internazionali sbarcati in Italia nell'anno; di rilievo, inoltre, l'attività di cabotaggio tra gli stabilimenti costieri del gruppo, con 3,9 milioni di t di prodotti (3,7 milioni nel 1968), e i trasporti per conto di terzi, svolti per utilizzare temporanee esuberanze di stive (3,4 contro 3,6 milioni di t nel 1968). Nel complesso i servizi svolti dalla *Sidermar*, misurati in base al loro costo complessivo, sono stati pari a 35,5 miliardi (— 3% sul 1968).

La consistenza della flotta gestita è aumentata nel corso dell'anno da 975 a 1.101 mila tpl (1), soprattutto per effetto dell'entrata in esercizio di due mineraliere di proprietà del gruppo con una portata complessiva di 158 mila tpl. Del naviglio gestito dalla *Sidermar*, pari a più di un quinto del tonnellaggio nazionale da carico secco, la quota di proprietà del gruppo è salita a 467 mila tpl.

Gli investimenti sono stati nell'anno pari a 5,2 miliardi di lire (8,7 miliardi nel 1968) in relazione all'ultimazione delle due suindicate navi portaminerali.

Nel corso del 1969 il personale della *Sidermar* è salito da 565 a 628 addetti, di cui 503 imbarcati.

(1) Nella valutazione delle consistenze si escludono i noleggi di durata inferiore a 6 mesi, in quanto suscettibili, per loro natura, di oscillazioni temporanee che inficiano i confronti.



Lo sviluppo del traffico aereo mondiale ha segnato, nel 1969, un incremento nel settore passeggeri del 12% (13% nel 1968) e nel settore merci del 27% (19% nel 1968); in complesso, il traffico regolare svolto dalle compagnie dei paesi appartenenti all'OACI (1) ha registrato un aumento del 15%, pari a quello del 1968 e al saggio medio dell'ultimo decennio.

Il favorevole andamento dell'attività svolta non si è riflesso, tuttavia, nei risultati economici della maggioranza delle compagnie aeree, le quali risentono, in maggiore o minore misura, del continuo aumento dei costi di esercizio e della inadeguata utilizzazione della capacità di trasporto passeggeri e merci della flotta, conseguente alla spinta concorrenza che caratterizza il settore. Sui vettori più importanti, inoltre, ha inciso l'ingente onere finanziario comportato dal rinnovo delle flotte, con l'ordinazione degli aerei a grande capacità.

Sulle principali rotte del trasporto aereo mondiale, quelle del Nord Atlantico, l'incremento del traffico passeggeri è stato del 14%, molto superiore a quello del 1968 (5%), principalmente per l'attenuazione delle restrizioni valutarie negli Stati Uniti. Essendo l'offerta aumentata a un saggio inferiore (meno del 12%), si è anche avuto un sensibile miglioramento del coefficiente di occupazione posti, che ha superato il 54%. In forte sviluppo è risultato anche il traffico passeggeri nell'area euromediterranea (+ 19%, contro il 10% registrato nel 1968), permanendo stabile sul 53% il coefficiente di occupazione posti.

La consistenza e la composizione della flotta dell'Alitalia e delle società collegate si presentavano, alla fine del 1969, come è indicato nella tabella n. 25.

Nel corso dell'esercizio sono entrati in servizio tre DC-8/62 e undici DC-9/30 (di cui uno in versione merci) nella flotta dell'Alitalia, quattro DC-9/30 e due turbopropelleri F-27 in quella dell'ATI e due elicotteri (uno a grande capacità S 61 N e un AB 204-B) in quella della Elivie. D'altra parte sono andati perduti in incidenti di volo un F-27 dell'ATI, un AB 204-B della Elivie e, senza danno alle persone, un Caravelle dell'Alitalia. Infine sono stati alienati tre DC-6 B della SAM.

(1) Organizzazione dell'aviazione civile internazionale raggruppante 117 paesi, ad esclusione dell'URSS, della Cina popolare e di altri paesi minori.

**Tabella n. 25 - Consistenza della flotta dell'Alitalia e delle società collegate a fine 1968 e 1969**

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		a fine 1968	a fine 1969
ALITALIA	DC-8/40 (quadrireattore)	13	13
	DC-8/62 (quadrireattore)	5 (a)	8 (a)
	DC-9/30 (bireattore)	24 (a)	35 (b)
	Caravelle (bireattore)	19	18
ATI	DC-9/30 (bireattore)	—	4
	F-27 (biturboelica)	12 (c)	13
SAM	Caravelle (bireattore)	2	2
	DC-6B (quadrimotore a pistoncini)	7 (d)	4 (d)
ELIVIE	Sikorsky S-61N (elicottero)	1	2
	AB 204-B (elicottero)	3	3
	AB 206-A (elicottero)	2	2

(a) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

(b) Di cui 3 adibiti al solo trasporto merci.

(c) Di cui 2 in Libia per i servizi della *Kingdom of Libya Airlines*.

(d) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

È migliorata, anche nel 1969, l'utilizzazione media giornaliera dei principali tipi di aereo in servizio nella flotta del gruppo, come risulta dalla tabella n. 26.

**Tabella n. 26 - Utilizzazione media giornaliera dell'Alitalia e delle collegate nel 1968 e 1969**

Società	Tipo di aereo	Ore volate (media giornaliera)		
		1968	1969	Variazioni %
ALITALIA	DC-8/62	11 14'	12 01'	+ 7,0
	DC-8/40	11 23'	10 52'	— 4,5
	DC-9/30	5 56'	6 07'	+ 3,1
	Caravelle	7 16'	6 55'	— 4,8
	DC-8/62F	6 04'	9 43'	+ 60,2
	DC-9/F	1 51'	2 56'	+ 58,6
SAM	Caravelle	5 15'	6 27'	+ 22,9
	DC-6B	5 35'	4 22'	— 21,8
ATI	F-27	9 00'	9 10'	+ 1,8
	DC-9	—	5 26' (a)	—

(a) Sono stati considerati solo due aerei essendo gli altri due utilizzati per l'addestramento.

Durante l'anno la rete dei servizi del gruppo *Alitalia* è stata notevolmente ampliata e numerosi collegamenti sono stati intensificati. Nel settore nordatlantico (Stati Uniti e Canada) le frequenze settimanali di alta stagione su Nuova York sono state portate da 33 a 35, mentre è stata aumentata l'offerta su Montreal e Chicago. Sulla rete sudamericana è stato prolungato a Santiago un collegamento settimanale con Lima.

Le linee per l'Estremo Oriente sono state estese con l'introduzione del nuovo scalo di Manila, mentre, nel Medio Oriente, sono stati avviati i nuovi collegamenti con Gedda (Arabia Saudita) e Kuwait. Sulla rete africana si è avuta l'apertura del nuovo scalo di Duala (Camerun).

Nell'area euromediterranea sono stati avviati i nuovi collegamenti Roma-Belgrado-Bucarest, bisettimanale, e Milano-Colonia, giornaliero, mentre è stato prolungato a Varsavia quello per Praga. Sono anche stati intensificati numerosi servizi (Marocco, Algeria, Tunisia, Malta, Libia, Israele, Libano, Turchia, Grecia, Spagna, Francia, Belgio, Gran Bretagna, Olanda, Germania federale, Svizzera, Cecoslovacchia).

Sulla rete nazionale sono state sviluppate, anche con l'impiego più esteso dei bireattori DC-9, sia l'offerta che le frequenze su Piemonte, Liguria, Veneto, Sardegna, Campania, Puglia, Sicilia e sulla linea Roma-Milano; la controllata ATI, inoltre, ha introdotto i DC-9 sulle linee Roma-Trieste, Roma-Taranto-Brindisi, Roma-Palermo-Catania.

I servizi di trasporto esclusivo di merci — svolti anche in collaborazione con altre compagnie — hanno segnato a loro volta notevoli sviluppi, con aumento delle frequenze su Francia, Germania, Belgio e Olanda e con l'apertura del nuovo collegamento con Bengasi (Libia). A Londra è stata aperta la nuova aerostazione merci della compagnia.

Nella tabella n. 27 sono riepilogati i dati sulla complessiva attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1968 e nel 1969, mentre nella tabella n. 28 si analizzano la composizione e l'evoluzione del traffico per grandi gruppi di linee.

In complesso, l'aumento del traffico acquisito, molto superiore a quello contemporaneo dell'offerta, ha consentito di migliorare fra il 1968 e il 1969 il coefficiente di utilizzazione globale dal 49,9% al 53,8%.

**Tabella n. 27 - Attività svolta dall'Alitalia e dall'ATI nel 1968 e nel 1969 (a)**

	1968	1969	Variazioni %
Posti · km offerti ( <i>milioni</i> )	11.430	13.343	+ 16,7
Passeggeri · km trasportati ( <i>milioni</i> )	5.952	7.086	+ 19,0
Coefficiente di occupazione posti (b)	52,1%	53,1%	—
t · km offerte ( <i>milioni</i> )	1.459	1.687	+ 15,6
t · km trasportate ( <i>milioni</i> )	728	907	+ 24,6
Coefficiente di utilizzazione globale (c)	49,9%	53,8%	—

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

(b) Rapporto fra passeggeri · km trasportati e posti · km offerti.

(c) Rapporto fra t · km trasportate e t · km offerte.

**Tabella n. 28 - Ripartizione e sviluppo del traffico Alitalia e ATI per gruppi di linee (a)**

	Gruppi di linee							
	Nazionali	Europee	Intercontinentali	Totale				
<i>Indice di composizione % nel 1969</i>								
Passeggeri · km trasportati	16,0	21,9	62,1	100,0				
t · km trasportate	12,4	18,3	69,3	100,0				
<i>Variazioni % 1968-1969</i>								
Posti · km offerti	+ 18,1	+ 23,0	+ 14,6	+ 16,7				
Passeggeri · km trasportati	+ 20,2	+ 29,0	+ 15,6	+ 19,0				
t · km offerte	+ 22,5	+ 28,5	+ 11,5	+ 15,6				
t · km trasportate	+ 20,8	+ 33,5	+ 23,1	+ 24,6				
<i>Coefficienti percentuali</i>								
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Occupazione posti	57,7	58,7	53,9	56,6	50,3	50,8	52,1	53,1
Utilizzazione globale	55,6	54,8	50,3	52,2	48,9	54,0	49,9	53,8

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

Il miglioramento è attribuibile prevalentemente alle linee intercontinentali ed in particolare a quelle per gli Stati Uniti (tabella n. 29), nonostante che, su queste ultime, il mancato rinnovo dell'accordo di traffico aereo tra i due paesi abbia frenato le possibilità di sviluppo della compagnia. A tale riguardo, va anche ricordata l'azione svolta dall'*Alitalia* nel 1969, nell'ambito della IATA, per l'adeguamento del sistema tariffario vigente nel settore del Nord Atlantico alla nuova situazione determinata dalla introduzione degli aerei B 747 a grande capacità, che giustifica l'adozione di tariffe ridotte atte a favorire l'accesso al trasporto aereo di più ampie categorie di utenti.

**Tabella n. 29 - Traffico passeggeri Europa-Stati Uniti nel 1969 (a)**

		Alitalia	Altri vettori IATA
Numero posti offerti ( <i>migliaia</i> )	1968	494	8.583
	1969	520	9.839
	<i>Variazioni %</i>	+ 5,3	+ 14,6
Numero passeggeri trasportati ( <i>migliaia</i> )	1968	279	4.749
	1969	304	5.693
	<i>Variazioni %</i>	+ 9,0	+ 19,9
% occupazione posti	1968	56,5	55,3
	1969	58,5	57,9
	<i>Variazioni %</i>	+ 3,5	+ 4,7

(a) Fonte: IATA (*Associazione Internazionale dei Trasporti Aerei*). È incluso il trasporto a domanda.

Anche sulla rete europea al forte sviluppo dell'offerta ha corrisposto un aumento ancora superiore del trasportato, con una conseguente migliore utilizzazione della flotta. Sulla rete nazionale, nonostante le difficoltà operative insorte sugli aeroporti di Milano e Napoli, il traffico acquisito ha coperto quasi interamente l'offerta, aumentata di oltre un quinto.

I proventi del traffico dell'*Alitalia* e delle società collegate — esclusi i ricavi diversi (11,7 miliardi nel 1968 e 14,1 miliardi nel 1969) — sono saliti da 186,1 miliardi nel 1968 a 226,2 miliardi nel 1969, con un incremento del 21,6%, da riferire prevalentemente alla rete intercontinentale.

Il positivo andamento economico dell'esercizio consente all'*Alitalia* di prevedere l'assegnazione per il 1969 di un dividendo del 7%, pari a quello del 1968.

Il personale del gruppo *Alitalia* è aumentato nell'esercizio di 1.496 unità raggiungendo i 13.861 addetti a fine 1969; le variazioni per categoria sono esposte nella tabella n. 30. Si osserva che l'incremento del personale resta inferiore a quello del traffico svolto, consentendo un nuovo aumento della produttività media.

**Tabella n. 30 - Personale impiegato dall'*Alitalia* e dalle società collegate a fine 1968 e 1969 (a)**

	31-XII-1968	31-XII-1969	Variazioni %
<i>Alitalia</i>			
Impiegati	6.403	7.117	+ 11,2
Personale navigante	1.823	2.107	+ 14,6
Operai	2.914	3.207	+ 10,1
<b>Totale</b>	<b>11.140</b>	<b>12.431</b>	<b>+ 11,6</b>
<i>Società collegate</i>	1.225	1.430	+ 16,7
<b>Totale generale</b>	<b>12.365</b>	<b>13.861</b>	<b>+ 12,1</b>

(a) Compreso il personale all'estero: 2.881 addetti a fine 1968 e 3.160 addetti a fine 1969.

Per quanto riguarda le società controllate, l'*Aero Trasporti Italiani-ATI* ha ampliato ulteriormente la propria rete ed intensificato numerosi servizi, anche con l'introduzione dei bireattori DC-9. Alla fine dell'anno è cessata, per i noti eventi politici, la collaborazione con la compagnia di bandiera libica.

La SAM ha potuto sviluppare sensibilmente la sua attività nel campo dei voli a domanda, con un più largo impiego di aerei a reazione, in parte noleggiati dalla capogruppo.

L'attività della *Elivie - Società Italiana Esercizio Elicotteri*, pur registrando sviluppi del traffico, svolto prevalentemente nel golfo di Napoli, ha continuato ad essere contraddistinta dallo squilibrio tra costi e ricavi, non diversamente da quanto si verifica all'estero per i pochi altri operatori di linee regolari con elicotteri.

La SO.GE.ME. - *Società Gestione Mense*, oltre alla tradizionale attività di provveditoria a bordo degli aerei e di gestione di mense aziendali, si è impegnata nella conduzione dei due villaggi turistici della società *Valtur*, assumendo una partecipazione nella *Valtur Servizi*.

Nel quadro delle iniziative turistiche, mentre l'*Aerhotel* ha avviato la progettazione di un complesso alberghiero, l'*Alitalia* ha assunto una partecipazione al capitale della società *Airtour Italia*, operante nel campo dell'organizzazione del turismo. È proseguito con successo nel 1969 l'adempimento dell'incarico, assunto dall'*Alitalia*, di organizzazione e gestione della compagnia *Zambia Airways*. Gli investimenti effettuati nel 1969 nel settore dei trasporti aerei ammontano a 79,2 miliardi, di cui 65,4 per la flotta, 6,8 per gli impianti a terra e 7 per le attrezzature e i materiali tecnici.

## *Autostrade e altre infrastrutture*

Con il 1969 la società *Autostrade* ha quasi completato la realizzazione del vasto programma di costruzioni autostradali avviato nel 1961. È stata in particolare aperta al traffico l'intera autostrada Napoli-Bari, prima trasversale veloce delle regioni meridionali che, congiungendo l'Autostrada del Sole con l'Adriatica, svolgerà un importante ruolo di collegamento tra i principali mercati del Mezzogiorno continentale e di estensione del processo di sviluppo all'area meridionale interna; si è altresì completata la Genova-Sestri Levante e sono state pressoché ultimate la Bologna-Padova e la Como-Chiasso, mentre si sono iniziati i lavori degli ultimi tronchi della Bologna-Canosa. Al tempo stesso, il 1969 ha segnato l'avvio del programma autostradale aggiuntivo, deciso nel 1968, con l'inizio dei lavori di costruzione sulla Mestre-Vittorio Veneto e la presentazione all'ANAS di gran parte dei progetti esecutivi degli undici tronchi autostradali inclusi nel piano.

La società si è infine impegnata particolarmente nell'adeguamento della rete in concessione all'evoluzione quantitativa e qualitativa del traffico. È da citare al riguardo la recente decisione dell'ANAS di accogliere una importante variante tecnica proposta dalla società *Autostrade* per rendere d'ora in poi possibile, quando l'intensità del traffico lo richiederà, una rapida ed economica trasformazione dell'autostrada da due a tre corsie per ciascun senso di marcia. Si ricorda ancora, sul piano della sicurezza, l'installazione, completata nel gennaio scorso, delle barriere spartitraffico su tutta la rete autostradale del gruppo attualmente in esercizio.

Il 1969 ha anche registrato, in fatto di costi di costruzione e di gestione, un nuovo marcato aumento che ha accresciuto l'impegno finanziario della società, dilatato d'altra parte anche da numerose richieste di modifiche dei tracciati da parte degli enti locali e di introduzione di, sia pure opportune, innovazioni tecniche, da parte dell'ANAS (barriere spartitraffico, più ampia sede stradale, ecc.).

A tale aumento dei costi si accompagna la preoccupazione per i riflessi negativi sull'evoluzione del traffico derivante da recenti orientamenti a realizzare nuove autostrade e superstrade con tracciati paralleli, o quasi, ad autostrade già in esercizio o in via di realizzazione; l'ampiezza raggiunta dalla rete con i nuovi programmi lascia infatti sempre minori margini per nuove autostrade che non incidano negativamente sulla possibilità di acquisizione dei traffici sulla rete già concessa, nella

misura prevista dai piani finanziari iniziali, compromettendone quindi la validità economica.

L'avanzamento del grande programma nazionale di opere autostradali ha portato nel 1969 all'apertura al traffico di 812,6 km di nuovi tronchi; la rete in esercizio è così salita, come appare nella tabella n. 31, a 3.501,6 km registrando un incremento del 31% rispetto al 1968.

**Tabella n. 31 - Situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1969**

Autostrade	In esercizio		In costruzione		In programma		Totale	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Realizzazioni dirette dello Stato	366,3	10,5	284,7	17,9	99,3	9,2	750,3	12,1
Concessionaria Autostrade	1.879,5	53,7	415,0	26,1	620,1	57,2	2.914,6 (a)	47,2
Altre concessionarie (b)	1.255,8	35,8	890,8	56,0	364,3	33,6	2.510,9	40,7
<b>Totale</b>	<b>3.501,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.590,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1.083,7</b>	<b>100,0</b>	<b>6.175,8</b>	<b>100,0</b>

(a) La lunghezza della rete in concessione al gruppo risulta di 18 km superiore a quella indicata a fine 1968 per modifiche intervenute in fase di progettazione e di realizzazione dei tracciati.

(b) In tale gruppo di autostrade è inclusa la tangenziale est-ovest di Napoli di km 19,5 in concessione alla società *Infrasud* del gruppo IRI.

È il caso di rilevare che le aperture al traffico del 1969 rappresentano circa il 50% della nuova rete europea dello stesso anno. Ciò ha consentito all'Italia di ridurre sensibilmente il distacco rispetto alla rete autostradale tedesca, che per estensione assoluta resta al primo posto, e di distanziare maggiormente gli altri paesi europei, pur rimanendo, per densità della rete riferita al territorio nazionale, ancora al disotto oltre che della Germania anche dei Paesi Bassi e del Belgio (tabella n. 32).

La rete in esercizio a fine 1969 rappresenta, d'altra parte, il 57% circa di quella prevista dal piano nazionale di costruzioni, la cui realizzazione, includendo i 300 km circa di nuovi tronchi dati in concessione nel corso dell'anno, porterà la dotazione di autostrade del nostro Paese a circa 6.200 km (1).

Nel 1969 la società *Autostrade* ha aperto al traffico un complesso di 335,4 km, il massimo finora registrato in un anno; i tratti aperti si riferiscono ai tronchi indicati nella tabella n. 33. In tal modo la rete gestita dalla società ha raggiunto a fine anno i 1.880 km, pari al 54% dell'intera rete nazionale in esercizio e al 64% di quella complessiva in concessione al gruppo.

Alla stessa data erano in corso di costruzione 415 km; risultavano ancora da appaltare, oltre ai lavori di ampliamento di 85,5 km di autostrade in esercizio, i residui

(1) Giova precisare che nei primi mesi del 1970 il CIPE ha approvato un nuovo piano di costruzioni autostradali per 600 km, dei quali, a tutt'oggi, sono stati dati in concessione dall'ANAS 317 km.



**Tabella n. 32 - Estensione della rete autostradale nei principali paesi europei alla fine del 1969**

Paesi	Lunghezza in km	km di autostrade per 10.000 kmq di superficie
Germania R. F.	4.111	166
Italia	3.502	116
Francia	1.305	24
Paesi Bassi	875	257
Belgio	422	136
Lussemburgo	2	8
<i>Totale CEE</i>	<u>10.217</u>	88
Gran Bretagna	1.037	42
Austria	425	51
Svezia	330	7
Svizzera	301	73
Danimarca	160	36
Spagna	155	3
Portogallo	66	7
Norvegia	59	2

**Tabella n. 33 - Tronchi autostradali della rete in concessione alla società Autostrade, aperti al traffico nel corso del 1969**

Autostrade	Tronchi	km
Genova-Sestri Levante	Chiavari-Sestri Levante	10,4
Bologna-Padova	Boara-Padova	46,7
Bologna-Canosa	Pesaro-Ancona sud e Pescara-Vasto	156,4
Napoli-Bari	Avellino-Canosa	121,9
	<i>Totale</i>	<u>335,4</u>

620 km del piano aggiuntivo concesso al gruppo nel 1968. La situazione al 31 dicembre 1969 della rete autostradale in concessione al gruppo è riepilogata nella tabella n. 34.

Tra le realizzazioni del 1969 figura innanzitutto, come detto, il completamento della *Napoli-Bari* con l'apertura al traffico del tratto centrale Avellino-Canosa (di 121,9 km), che si salda ai tratti, già in esercizio dal 1966, Napoli-Avellino e Canosa-Bari.

La realizzazione del tratto appenninico attraverso l'Irpinia ha comportato la soluzione di difficoltà tecniche almeno pari a quelle incontrate nel tratto appenninico dell'Autostrada del Sole, difficoltà superate con numerose varianti di tracciato in

Tabella n. 34 - Situazione della rete autostradale in concessione alla società Autostrade  
al 31 dicembre 1969

TRONCHI APERTI AL TRAFFICO

Autostrade	Tronchi	km	
Milano-Roma-Napoli		755,0	
Firenze-Mare		81,7	
Milano-Brescia		93,5	
Genova-Serravalle	intera autostrada	50,0	
Genova-Savona		45,5	
Genova-Sestri Levante		48,7	
Milano-Laghi		79,8	
Como-Chiasso		Como-allacciamento a via Bellinzona (solo direzione Como-Milano)	5,8
Bologna-Padova		Bologna-Ferrara e Boara-Padova	90,1
Roma-Civitavecchia	intera autostrada	65,4	
Napoli-Bari	intera autostrada	246,4	
Bologna-Canosa	Bologna (allacciamento A1)-Ancona sud Pescara-Vasto	236,0 81,6	
<b>Totale in esercizio</b>		<b>1.879,5</b>	

TRONCHI IN CORSO DI COSTRUZIONE

Autostrade	Tronchi	avanz. lavori (a)	previste date apert. traffico	km
Como-Chiasso	Como (allacciamento a via Bellinzona)-Chiasso	91%	estate 1970	2,7
Bologna-Padova	Ferrara-Boara Padova industriale	72%	estate 1970	32,9
Mestre-Vittorio Veneto	allacciamento A4 intera autostrada	ultimata (b)	estate 1970 fine 1973	4,3 57,1
Bologna-Canosa	raccordo di Ravenna Ancona sud-Porto d'Ascoli-Pescara Vasto-Foggia-Canosa	inizio inizio	fine 1972 fine 1973 fine 1972	27,4 133,9 156,7
<b>Totale in corso di costruzione</b>				<b>415,0</b>

TRONCHI DA APPALTARE

Autostrade	Tronchi	km
NUOVE AUTOSTRADE		
« dei Trafori »	Voltri-Alessandria-Villanova M.- Inverio-Gravellona T. (con diramazione per l'autostrada A7 Milano-Serravalle, Santhià e Sesto Calende)	265,0
Udine-Tarvisio	Udine-Carnia-Tarvisio	90,0
Caserta-Nola-Salerno	intera autostrada	61,6
« Jonica »	Bari-Taranto-Metaponto-Sibari	203,5
<b>Totale nuove autostrade da appaltare</b>		<b>620,1</b>
AMPLIAMENTI		
Genova-Savona	raddoppio (2ª carreggiata) del tronco Multedo-Albisola	27,0
Milano-Brescia	ampliamento (3ª corsia) del tronco Milano-Bergamo	48,5
Roma-Napoli	raddoppio (2ª carreggiata) dei raccordi terminali di Capodichino e di Barra	10,0
<b>Totale ampliamenti da appaltare</b>		<b>85,5</b>

(a) Lo stato di avanzamento dei lavori è calcolato in base alla quota, sostenuta a tutto il 1969, del costo totale previsto dai decreti ministeriali di approvazione dei progetti. Alcuni costi (strato di usura delle pavimentazioni, ecc.) vengono sostenuti dopo l'apertura al traffico.

(b) L'apertura di tale breve tratto, già ultimato, è subordinata alla costruzione degli impianti per il controllo del traffico da parte della concessionaria dell'autostrada interconnessa Padova-Mestre.

corso d'opera con conseguente sensibile aggravio dei costi di costruzione (nel tratto Avellino-Canosa, da una media prevista di circa 300 milioni al chilometro si è saliti ad oltre 550 milioni).

Sulla *Bologna-Canosa*, con l'apertura al traffico del tronco Pesaro-Ancona di km 74,8, è stato completato il tratto Bologna-Ancona, che allaccia il litorale nord adriatico italiano alle regioni padane; nel corso dell'anno è stato altresì ultimato il tronco Pescara-Vasto di 81,6 km. Con gli appalti, avvenuti nel 1969, dei residui tronchi Ancona-Pescara e Vasto-Canosa e del raccordo di Ravenna si prevede che l'intera autostrada adriatica sarà completata entro il 1973.

Sulla *Bologna-Padova*, sono stati aperti al traffico nel corso dell'anno la diramazione per la SS 16 a sud di Ferrara e il tratto Boara-stazione Padova con diramazione per la SS 16 a sud di Padova, per complessivi 46,7 km; in tal modo i tronchi in esercizio sono saliti a circa 90 km. Pressoché ultimati risultano altresì i lavori della parte terminale dell'autostrada (4,3 km) tra la stazione di Padova e l'allacciamento all'autostrada Padova-Mestre, la cui apertura al traffico è subordinata alla costruzione degli impianti per il controllo del traffico da parte della società concessionaria dell'autostrada interconnessa. Sul restante tronco, Ferrara Nord-Boara di km 32,9, lo stato di avanzamento dei lavori può valutarsi superiore al 70%; mentre è praticamente ultimato il tratto intermedio, i lavori di costruzione dei due ponti sui fiumi Po ed Adige, segnano un qualche ritardo in relazione alle avverse condizioni del regime dei fiumi e alle esigenze della navigazione fluviale. L'apertura al traffico dell'intera autostrada è comunque confermata entro il 1970.

Nel 1969 è stata completata anche la *Genova-Sestri Levante* con l'apertura dei tratti Lavagna-Sestri Levante di 7,6 km e Chiavari-Lavagna di 2,8 km comprendente il viadotto, lungo 730 metri, sul torrente Entella. È stato così portato a termine l'importante sistema di raccordi che collega la Liguria di Levante alla Milano-Genova e alla Genova-Savona.

Sulla *Como-Chiasso*, superate le difficoltà connesse alla struttura geologica dei terreni, sono stati pressoché ultimati i lavori nei residui 2,7 km, che si prevede entreranno in esercizio entro il 1970.

Nel 1969, infine, è stata avviata la costruzione della *Mestre-Vittorio Veneto*, concessa al gruppo nel marzo 1968 ed appaltata nel corso dell'esercizio insieme ai residui tronchi della Bologna-Canosa.

Nel complesso le opere autostradali appaltate nell'anno riguardano 375 km per una spesa, valutata sulla base dei progetti esecutivi approvati, di oltre 290 miliardi. Sulle autostrade già in esercizio sono proseguite le opere di completamento, sistemazione e ripristino e i lavori di rafforzamento delle pavimentazioni per adeguarne la portanza alle sollecitazioni derivanti dal continuo incremento del traffico. Di particolare rilievo, agli effetti della sicurezza, è stata la installazione di barriere spartitraffico su circa 700 km di tronchi autostradali; si è così pressoché completato nel 1969 il piano relativo a queste importanti attrezzature.

Il complesso dei lavori effettuati dalle imprese appaltatrici relativi al solo corpo autostradale ha comportato oltre 700 mila giornate lavorative, con una certa flessione rispetto all'esercizio precedente dovuta al completamento di gran parte delle autostrade in costruzione e al non contemporaneo avvio dei lavori sui nuovi tronchi appaltati. Alla fine del 1969 il personale occupato presso le imprese era

pari a 375 impiegati e 2.760 operai; i mezzi meccanici ammontavano a 1.604 unità; le punte massime sono state di 3.143 operai e 1.735 mezzi meccanici nel mese di novembre.

Durante il 1969 è stata svolta una notevole attività di progettazione, soprattutto per la redazione dei progetti esecutivi delle nuove autostrade e dei lavori di ampliamento del piano aggiuntivo. Alla fine dell'esercizio erano stati sottoposti all'ANAS i progetti delle seguenti opere: raddoppio del tronco Mulledo-Albisola della Genova-Savona, raccordi dei terminali di Capodichino e di Barra della Roma-Napoli, ampliamento del tratto Milano-Bergamo della Milano-Brescia, autostrade Voltri-Alessandria e Caserta-Nola-Sarno; sono stati altresì rielaborati i progetti di massima della Alessandria-Santhià e della Bari-Metaponto per tener conto delle varianti proposte e dei pareri espressi dagli enti locali.

Inoltre nel 1969, con il progressivo estendersi della rete autostradale nazionale, particolare attenzione è stata dedicata ai problemi posti dall'interconnessione di autostrade, appartenenti a concessionarie diverse, al fine, in particolare, di migliorare il flusso dei veicoli e di ridurre gli intralci dovuti ai diversi regimi di controllo del traffico.

Alla fine del trascorso esercizio, il personale occupato presso la società *Autostrade* era di 2.709 unità, con un incremento di 491 addetti rispetto all'anno precedente. Gli organici sono stati aumentati principalmente per l'entrata in esercizio di nuovi tronchi autostradali e, inoltre, per i maggiori fabbisogni legati alla riduzione dell'orario di lavoro prevista dal nuovo contratto collettivo nazionale.

Anche nel 1969, a seguito di una particolare autorizzazione del Ministero del Lavoro e di un apposito accordo con le organizzazioni dei lavoratori, la società ha fatto ricorso all'impiego di esattori stagionali, con contratto a termine dal 1° giugno al 30 settembre per far fronte alle punte di traffico, particolarmente concentrate nei mesi estivi.

Gli investimenti effettuati nel corso dell'anno sono ammontati a 79,3 miliardi di lire (al lordo di 37 miliardi di contributi liquidati); la flessione di circa 20 miliardi rispetto al 1968 riflette, soprattutto, la mancata effettuazione di appalti nel triennio precedente.

Per i tronchi autostradali in costruzione è proseguito il perfezionamento degli atti di esproprio, il più delle volte concordando con i proprietari le relative indennità; al tempo stesso, per le nuove autostrade, è stata avviata la procedura di esproprio nei confronti di circa 3.500 proprietari.

È proseguita nel 1969 l'espansione del traffico, che ha raggiunto un volume complessivo di 9,5 miliardi di veicoli · km (1); con incremento di circa 1 miliardo, pari all'11,5% sul 1968.

L'aumento della rete mediamente in esercizio nell'anno è stato pari all'8,3%; pertanto, ogni chilometro della rete in servizio nel 1969 è stato percorso 15.927 volte al giorno a fronte delle 15.435 dell'anno precedente. Il valore di tale rapporto sale, sempre nel 1969, a 17.350 per le autostrade centro-settentrionali mentre scende a 10.630 per la rete centro-meridionale.

(1) Numero di chilometri complessivamente percorsi dai veicoli entrati nell'autostrada o tronco funzionale.

Nell'insieme, come illustrato nella tabella n. 35, è risultato soddisfacente anche l'incremento (+ 7,4%) dei veicoli · km sui tratti comparabili in termini di apertura al traffico (1), anche se esso è inferiore a quello dell'anno precedente tendendo ad allinearsi, come del resto era nelle previsioni, con lo sviluppo a lungo termine della circolazione stradale.

**Tabella n. 35 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1969**

Autostrade	Passeggeri		Merci		Totale	
	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1968	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1968	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1968
		(a)		(a)		(a)
Milano-Bologna	1.185.474	+ 6,3	418.165	+ 11,5	1.603.639	+ 7,6
Bologna-Firenze	439.212	+ 3,4	215.790	+ 6,3	655.002	+ 4,3
Firenze-Roma	1.115.861	+ 8,0	448.733	+ 6,7	1.564.594	+ 7,7
Roma-Napoli	900.805	+ 9,2	232.451	+ 9,1	1.133.256	+ 9,2
<i>Totale Autostrada del Sole (A)</i>	<b>3.641.352</b>	<b>+ 7,1</b>	<b>1.315.139</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>4.956.491</b>	<b>+ 7,5</b>
Firenze-Mare	427.477	+ 3,4	90.650	+ 3,4	518.127	+ 3,4
Savona-Genova	218.552	+ 5,9	46.267	+ 13,9	264.819	+ 7,2
Genova-Serravalle	357.820	+ 4,3	141.515	+ 9,5	499.335	+ 5,8
Milano-Brescia	752.118	+ 10,0	254.879	+ 5,4	1.006.997	+ 8,8
Milano-Laghi	591.830	+ 8,0	92.122	+ 15,2	683.952	+ 8,9
Roma-Civitavecchia	77.592	+ 7,7	11.652	+ 34,3	89.244	+ 10,6
<i>Totale tronchi aperti al traffico da più di un anno (B)</i>	<b>2.425.389</b>	<b>+ 7,0</b>	<b>637.085</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>3.062.474</b>	<b>+ 7,3</b>
<i>Totale (A) + (B)</i>	<b>6.066.741</b>	<b>+ 7,1</b>	<b>1.952.224</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>8.018.965</b>	<b>+ 7,4</b>
<i>Altri tronchi i cui dati di traffico non sono comparabili con quelli del 1968</i>	<b>1.178.629</b>		<b>259.400</b>		<b>1.438.029</b>	
<i>Totale generale</i>	<b>7.245.370</b>		<b>2.211.624</b>		<b>9.456.994</b>	

(a) Calcolate con riferimento ai dati relativi ai tratti comparabili in termini di apertura al traffico.

L'aumento del traffico si è distribuito in modo abbastanza uniforme su gran parte della rete in esercizio, salvo nei casi a) della Roma-Civitavecchia, dove l'aumento (+ 10,6%) riflette essenzialmente il crescente utilizzo di tale autostrada da parte del traffico merci, mentre rimane del tutto inadeguato quello passeggeri per la mancanza degli assi di penetrazione verso la capitale, previsti dal piano regolatore, e b) della Firenze-Mare, il cui traffico (+ 3,4%) ha denunciato una certa staticità nella domanda.

(1) L'insieme di tali tronchi era pari al 62% della rete in esercizio a fine 1969 ed ha assorbito l'85% del totale dei chilometri percorsi dagli utenti.

Sull'Autostrada del Sole (775 km, pari al 40% della rete in esercizio a fine anno) il traffico complessivo è stato di 5 miliardi di veicoli-km (+ 7,5% rispetto al 1968), corrispondente a circa il 53% del movimento totale registrato sui tronchi gestiti dal gruppo.

Anche nel 1969 è migliorata, sia pure lievemente, la composizione qualitativa del traffico passeggeri come riflesso dell'aumento della cilindrata media del parco automobilistico nazionale. Permane, d'altra parte, la tendenza dei veicoli merci ad espandersi mediamente ad un saggio più rapido di quello dei veicoli passeggeri: l'incidenza del traffico pesante su quello totale è così passata dal 22,7% nel 1967 al 23,3% nel 1968 e al 23,4% nell'anno trascorso.

Lo sviluppo del traffico e l'entrata in esercizio dei nuovi tronchi autostradali hanno fatto salire nell'anno i proventi da pedaggi a 76,7 miliardi, superando del 22,1% quelli del 1968. Tale sviluppo riflette, invero, anche l'incidenza su tutto l'esercizio dell'aumento delle tariffe di pedaggio intervenuto nella seconda metà del 1968; ha altresì influito, sia pure in misura limitata, la detta migliore composizione qualitativa del traffico.

Includendo i canoni, pari a circa 3 miliardi, derivanti dalle concessioni delle aree di servizi, gli introiti complessivi della società *Autostrade* ammontano nel 1969 a 79,8 miliardi. Tale importo è stato portato in detrazione dell'ammontare dei costi di costruzione, delle spese di progettazione e direzione lavori, delle spese di esercizio e degli oneri finanziari sostenuti nell'anno, ammontare che si è così ridotto a 49,1 miliardi. Come nei precedenti esercizi, tale valore è stato incluso nella voce dell'attivo patrimoniale « costo di costruzione delle autostrade », che ha raggiunto a fine 1969 i 753 miliardi di lire.

Giova rilevare che l'importo di 49,1 miliardi è inferiore di oltre un terzo a quello dell'esercizio precedente, essenzialmente per i minori investimenti dell'anno. È da prevedere pertanto che, con la ripresa degli investimenti in programma nei prossimi anni, esso sia destinato a crescere rapidamente, tanto più ove si consideri, come accennato in premessa, la tendenza all'aumento dei costi unitari di costruzione insieme ai maggiori oneri comportati dalle richieste di modifiche ai tracciati e dalla introduzione di innovazioni tecniche. Trattasi di una prospettiva che l'IRI considera non senza preoccupazione tanto più in un'evoluzione degli introiti che sarebbe gravemente compromessa dalla eventuale realizzazione di progettati nuovi collegamenti autostradali direttamente concorrenti con autostrade esistenti.

*Società Infrastud* — La realizzazione a Napoli della tangenziale est-ovest, in concessione alla società, ha registrato nel corso del 1969 alcuni ritardi. Sono state infatti più complesse del previsto le procedure di appalto concorso dei residui due lotti di lavori mentre nuove varianti sono state imposte da considerazioni di ordine tecnico o per realizzare nuove soluzioni di tracciato su raccomandazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Sovrintendenza ai monumenti e alle antichità. I lavori sono in fase avanzata sul tratto da Pozzuoli allo svincolo del Vomero, dove è stato possibile superare tempestivamente le difficoltà di tracciato e di acquisizione delle aree. Nel corso dell'anno sono stati avviati anche i lavori sul tratto fra il Vomero e Capodimonte, i cui svincoli sono peraltro subordinati all'approvazione del nuovo piano regolatore di Napoli; la realizzazione di tale tratto presenta inoltre

alcune incognite di ordine tecnico (galleria del Vomero, attraversamento delle grotte dello Scudillo).

I ritardi, di cui sopra, riguardano essenzialmente l'ultimo tratto tra Capodimonte e Capodichino, il cui completamento è comunque previsto entro il 1973.

Nel 1969 è stato aggiornato il costo dell'opera, che, a seguito delle varianti proposte e del conseguente maggior fabbisogno di aree, unitamente ad un aumento dei prezzi delle stesse, si valuta attualmente in 54,5 miliardi (di cui 5,5 effettuati a tutto il 1969) con un incremento di circa 7,6 miliardi sulle precedenti previsioni. Gli investimenti effettuati nell'anno ammontano a 4,3 miliardi.

*Società Bargagli-Ferriere* -- Nel corso del 1969, la realizzazione del raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona, in concessione alla società, è stata intralciata dalla sfavorevole natura dei terreni. L'apertura al traffico dovrebbe comunque avvenire entro il primo semestre del 1971.

Il costo complessivo dell'opera, previsto nella convenzione in 5,5 miliardi, è stato aggiornato a 6 miliardi per tener conto delle difficoltà tecniche emerse e dell'opportunità di migliorare la funzionalità degli impianti. Gli investimenti del 1969 sono ammontati a 2,1 miliardi.

*Società Italstat* — Nel 1969 la società ha sviluppato la sua attività di studio e progettazione anzitutto nel campo delle infrastrutture viarie. È stato pressoché completato per il Comune di Catania lo studio tecnico-economico di un asse attrezzato urbano; su richiesta dell'ANAS, è stato avviato lo studio di un'autostrada a pedaggio di carattere suburbano che dovrebbe collegare, ad est di Roma, il tronco Firenze-Roma con il tronco Roma-Napoli dell'Autostrada del Sole; infine la società ha affiancato le controllate *Infrasud* e *Trafofo Bargagli-Ferriere* nelle progettazioni e realizzazioni, rispettivamente, della tangenziale di Napoli e del raccordo stradale Bargagli-Ferriere.

In campo urbanistico l'*Italstat*, unitamente alla società *Bonifica*, ha ultimato nei primi mesi del 1970 uno studio preliminare, per conto della SICIR, di un nuovo grande centro residenziale nell'area metropolitana di Napoli, nel quadro dello sviluppo economico della regione e in particolare delle esigenze comportate dalla realizzazione dello stabilimento *Alfasud*.

Nel corso dell'anno l'*Italstat* ha inoltre ricevuto l'incarico da parte dell'IRI di formulare una proposta di studio per un piano nazionale di porti turistici, da realizzare con il ricorso al sistema della concessione, mentre ha avviato per la società PTM - *Porto Terminal Mediterraneo* la progettazione di alcune infrastrutture per il costruendo porto industriale di Cagliari.

È da citare, infine, lo studio, in collaborazione con le società SEMI (gruppo ENI) ed OTE (gruppo EFIM), per la creazione di nuovi centri turistici nel Mezzogiorno. La *Italstat* ha acquisito nel 1969 una partecipazione nella società di nuova costituzione *I. M. Intermetro*, avente per scopo la progettazione e la costruzione di reti metropolitane; nell'ambito di tale iniziativa sono stati affidati all'*Italstat* alcuni studi relativi alla progettazione della metropolitana di Torino.

*Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco* — Nel 1969 sono transitati per il traforo del Monte Bianco 683 mila veicoli, con un aumento del 10,7% sul 1968. Nettamente più marcato (+ 47%) lo sviluppo del traffico merci che ha

raggiunto i 114 mila veicoli, pari al 17% del traffico totale, con un aumento di quattro punti rispetto all'esercizio precedente.

Per effetto di tale andamento i proventi per pedaggi di competenza della società sono saliti a 1.449 milioni di lire, con un incremento del 21,5% sul 1968. Il risultato dell'esercizio, sostanzialmente in pareggio, sconta un primo stanziamento ad ammortamenti delle opere e delle attrezzature reversibili.



È proseguito nel 1969 l'ampliamento delle due reti televisive che hanno registrato gli incrementi di impianti indicati nella tabella n. 36

**Tabella n. 36 - Incremento degli impianti televisivi nel 1969**

		Consistenza		Incrementi
		al 31-XII-1968	al 31-XII-1969	
I RETE TV	Trasmittitori	36	36	—
	Ripetitori	717	740	23
	<i>Totale</i>	<u>753</u>	<u>776</u>	<u>23</u>
II RETE TV	Trasmittitori	36	37	1
	Ripetitori	303	322	19
	<i>Totale</i>	<u>339</u>	<u>359</u>	<u>20</u>
<i>Totale generale</i>		<u><b>1.092</b></u>	<u><b>1.135</b></u>	<u><b>43</b></u>

Con l'attivazione di 43 nuovi impianti trasmettenti o ripetitori la percentuale di popolazione in grado di ricevere le trasmissioni ha raggiunto il 98,3% per il programma nazionale TV e il 91% per il secondo programma; quest'ultima percentuale è largamente superiore a quella dell'80% prevista dalla vigente convenzione con lo Stato. Parallelamente all'ampliamento delle reti si è proceduto ad adeguare la quantità e la qualità delle attrezzature dei centri di produzione: al riguardo si ricordano i tre nuovi studi televisivi — TV 10, TV 11 e TV 12 — entrati in funzione nel corso del 1969 presso il centro di Roma.

Le ore di trasmissione televisiva hanno raggiunto un totale di 5.517 (5.404 nel 1968), di cui 4.988 sulle reti nazionali e 529 a diffusione locale (392 in lingua tedesca). I programmi ricreativi e culturali — ivi comprese le trasmissioni scolastiche integrative, accresciute nel 1969 con la replica pomeridiana, e la nuova serie di programmi educativi riservata ai giovani sotto le armi — hanno assorbito circa il 58% del totale; seguono i servizi informativi (33%) e le altre trasmissioni (9%). Anche le reti radiofoniche sono state completate e ammodernate nel corso del

1969: alla fine dell'anno i trasmettitori ad onde medie in funzione ammontavano a 128 con una potenza complessiva calcolata in 2.532 kW. È da segnalare l'entrata in servizio del nuovo trasmettitore da 50 kW presso il centro trasmittente di Milano-Siziano e l'attivazione, presso il centro di Napoli-Marcianise, della seconda delle due unità da 60 kW del nuovo complesso trasmittente da 120 kW di Napoli 1. Per quanto si riferisce all'estensione della rete radiofonica a modulazione di frequenza, nel 1969 sono stati attivati 35 nuovi impianti ripetitori, già programmati da tempo; in complesso, al 31 dicembre, erano quindi in funzione 401 trasmettitori a MF e 1.258 ripetitori.

Nel 1969, le ore di trasmissione radiofonica sulle reti nazionali sono state 17.748 (17.190 nel 1968) dedicate essenzialmente ai programmi ricreativi e culturali (oltre il 78%) e a quelli informativi (17%). I programmi locali e quelli per l'estero a loro volta hanno richiesto rispettivamente 15.019 e 11.094 ore, per cui il totale delle trasmissioni radiofoniche è risultato pari a 43.861 ore (43.699 nel 1968).

Nel settore della filodiffusione, gli utenti delle dodici città in cui il servizio viene effettuato hanno raggiunto le 119.971 unità, contro le 76.369 di fine 1968. Ciò ha comportato la necessità di un potenziamento degli impianti e di una contemporanea estensione del servizio, sempre nell'ambito della rete urbana delle dodici città, agli utenti di centrali non ancora attrezzate o di nuova costruzione. Con l'installazione di 9 nuovi impianti, il numero totale delle centrali telefoniche attrezzate per la distribuzione del servizio ha raggiunto a fine anno le 242 unità.

Al 31 dicembre 1969 l'utenza complessiva dei servizi radiotelevisivi aveva raggiunto 11.213.021 unità, con un aumento nell'anno di 312.967 abbonati (1) pari al 2,9% (+2,4% nel 1968). Gli abbonamenti alla televisione, che con 9.016.236 unità costituiscono la parte preponderante dell'utenza, hanno confermato nel 1969 il tendenziale rallentamento che dal 1965 contraddistingue il loro sviluppo, come riflesso della graduale saturazione delle richieste da parte delle famiglie che, per caratteristiche sociali ed economiche, possono per ora ritenersi utenti potenziali. L'incremento dell'anno, pari a 669.595 abbonati (+ 8%) risulta infatti di oltre un quarto inferiore a quello massimo registrato nel 1964.

Nella tabella n. 37 il livello raggiunto dall'utenza televisiva in Italia a fine 1968 — rapportato al reddito pro capite — è posto a confronto con quello degli altri principali paesi europei.

**Tabella n. 37 - Abbonamenti alla televisione in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1968**

Paesi	Abbonamenti (migliaia)	Densità (per 1.000 abitanti)	Rapporto fra densità e reddito pro capite Indici: Italia = 1
Gran Bretagna	15.494	280,3	1,42
Germania R. F.	14.892	247,5	1,03
<b>Italia</b>	<b>8.347</b>	<b>158,2</b>	<b>1,00</b>
Paesi Bassi	2.717	213,2	0,97
Austria	1.098	149,4	0,94
Danimarca	1.114	228,7	0,85
Belgio	1.832	190,5	0,81
Francia	9.170	133,7	0,70
Svizzera	1.011	164,5	0,52

(1) Nell'utenza complessiva non sono compresi, a partire dal 1968, gli abbonamenti autoradio, assoggettati a nuova disciplina in base alla legge 15 dicembre 1967, n. 1235.

Nella tabella n. 38 viene indicata la diffusione dell'utenza radiotelevisiva in Italia alla fine del 1969 e l'incremento degli abbonamenti rispetto al 1968.

Si rileva dai dati esposti che per l'insieme dei servizi le regioni centrali e quelle meridionali nel loro complesso hanno registrato saggi d'espansione superiori, sia pure di poco, alla media nazionale; nel settore televisivo è invece stato sensibilmente più elevato che nel resto del Paese l'incremento percentuale del Mezzogiorno, che ha in tal modo ancora ridotto il divario in termini di densità (abbona-

**Tabella n. 38 - Diffusione e incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1969**

Circoscrizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incremento % sul 1968	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incremento % sul 1968	per 100 famiglie
Nord	6.037	2,7	79,6	4.899	7,7	64,6
Centro	2.250	3,0	74,0	1.885	7,4	62,0
Sud	2.000	2,9	59,2	1.546	8,8	45,7
Isole	926	3,7	52,9	686	10,3	39,2
<b>Italia</b>	<b>11.213</b>	<b>2,9</b>	<b>71,2</b>	<b>9.016</b>	<b>8,0</b>	<b>57,2</b>

menti per 100 famiglie). È comunque da sottolineare che, a fine 1969, meno del 30% delle famiglie italiane risultava non ancora abbonato alla radio e circa il 53% alla televisione.

Confrontando infine, la ripartizione geografica degli abbonamenti con quella del reddito nazionale, si può rilevare un sostanziale equilibrio tra le varie regioni del Paese come risulta dalla tabella n. 39.

**Tabella n. 39 - Abbonamenti complessivi e televisivi e reddito per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1969**

Circoscrizioni geografiche	Percentuali di composizione		
	Reddito	Abbonamenti complessivi	Abbonamenti alla televisione
Nord	56,0	53,8	54,4
Centro	19,8	20,1	20,9
Sud	15,9	17,8	17,1
Isole	8,3	8,3	7,6
<b>Italia</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Nel campo dei rapporti internazionali si sono avuti ulteriori notevoli sviluppi negli scambi di programmi, specie nel settore televisivo, dove si sono realizzati 3.527 collegamenti, di cui 2.353 in eurovisione. Sono stati inoltre distribuiti ad organismi radiotelevisivi esteri — soprattutto di paesi dell'Africa e dell'Asia —

numerosi programmi televisivi appositamente allestiti. Nel settore radiofonico sono stati effettuati 7.599 collegamenti (di cui 2.802 in partenza dall'Italia) e 3.449 scambi di registrazioni (di cui 2.497 inviati dalla RAI all'estero.)

Il personale d'organico della RAI aveva raggiunto, a fine 1969, una consistenza di 10.140 unità, con un aumento di 391 elementi rispetto al 1968 (+ 4%).

Gli investimenti in impianti della società sono ammontati, nell'anno, a 11 miliardi. Per quanto riguarda l'andamento economico, va ricordato che la gestione della RAI risulta caratterizzata, ormai da alcuni esercizi, da un rallentamento del saggio di espansione degli introiti da canoni, in relazione al grado relativamente elevato di diffusione dell'utenza, cui fa invece riscontro l'aumento accelerato del costo dei servizi radiotelevisivi per lo sviluppo, sia quantitativo che qualitativo, che questi hanno avuto negli ultimi anni.

Nell'esercizio 1969, inoltre, i proventi per la pubblicità radiotelevisiva hanno segnato un incremento assai ridotto (+ 3,8%).

La concomitanza di questi fattori ha accentuato il carattere di rigidità che ormai presenta il conto economico dell'azienda. È stata anche decisa una riduzione dello stanziamento al fondo ammortamenti, che trova comunque obbiettive giustificazioni sia nell'avanzato processo di ammortamento degli immobilizzi, superiore al loro effettivo deterioramento tecnico economico (grazie anche alle consistenti manutenzioni effettuate a carico dei precedenti esercizi), sia nelle riserve implicite nel valore contabile di alcuni cespiti di bilancio (terreni). L'esercizio si è chiuso pertanto con un margine che ha consentito di mantenere invariata nella misura del 6% la remunerazione del capitale sociale.

L'andamento del passato esercizio conferma, comunque, la necessità di salvaguardare — nel contesto di un nuovo rapporto di concessione con lo Stato — il ruolo che all'Istituto compete, nella sua veste di azionista, al fine di assicurare una condotta amministrativa dell'azienda ispirata alle esigenze di redditività proprie di ogni impresa operante nel gruppo.

La quota degli introiti della società devoluta allo Stato nel 1969 è stata pari a 13,1 miliardi, con un aumento di 0,6 miliardi rispetto al 1968. Va d'altra parte rilevato che, sempre nel 1969, è stata assegnata alla RAI una indennità « provvisoria » di 6 miliardi (stanziata nel bilancio dello Stato per l'esercizio 1969 e liquidabile entro il 1970) come concorso forfettario alla copertura degli oneri sostenuti, al di là degli obblighi derivanti dalla convenzione 1952, per l'estensione e l'esercizio delle reti trasmettenti nonché per la maggiore durata giornaliera dei programmi irradiati.

## *Gruppo SME ed altre partecipazioni*

### a) Gruppo SME

*SME-Società Meridionale Finanziaria.* — Nel 1969 la SME si è impegnata, oltre che nel consolidamento delle posizioni acquisite nei settori di sviluppo prioritari (agricolo-alimentare, grande distribuzione e cartario), nell'avvio o nella definizione di nuove iniziative nel quadro degli obiettivi strategici che la Finanziaria va precisando alla luce delle esperienze acquisite e delle indicazioni di mercato.

Va in particolare sottolineata l'azione che la SME sta svolgendo per l'insediamento nel Mezzogiorno di una serie di iniziative collaterali all'industria automobilistica (descritte nel capitolo « Meccanica » della presente relazione); tale azione risponde al criterio di dotare le regioni meridionali di produzioni tecnologicamente qualificate e suscettibili di assorbire aliquote di manodopera, contribuendo al tempo stesso al formarsi, intorno all'iniziativa *Alfasud* e a quelle più recenti della FIAT, di una corona di valide industrie complementari di primaria importanza per l'affermazione delle unità automobilistiche terminali.

Del pari va segnalato quanto la SME ha in corso di avviamento nel campo dell'allevamento dei bovini da carne: tale iniziativa, da un lato, si inserisce in una fase di intensa espansione dei consumi interni, che dà luogo, come noto, a sempre più onerose importazioni e, dall'altro, è volta a promuovere l'impostazione su scala industriale di un'attività di notevole interesse per l'agricoltura meridionale.

Nell'esercizio 1969 la SME ha avvertito, in misura maggiore che per il passato, le difficoltà derivanti dalla circostanza che le partecipazioni in iniziative in fase di avviamento, e quindi in buona parte non ancora in reddito, non consentono una tempestiva sostituzione del rendimento del credito progressivamente rimborsato dall'ENEL (credito il cui reddito è esente da imposte). Tuttavia, i dividendi su partecipazioni, i proventi dagli impieghi delle disponibilità e un prelievo (giustificato dalla soddisfacente situazione patrimoniale dell'azienda) dal fondo plusvalenze da indennizzo ENEL iscritto in bilancio hanno permesso di assegnare, anche nel 1969 il consueto dividendo dell'8%.

Seguono alcune notizie sull'andamento delle principali società cui la SME partecipa.

*MOTTA-Società per l'Industria Dolciaria e Alimentare.* — Il rilievo del pacchetto di controllo della *Motta* nel 1968 può ritenersi l'operazione di maggior importanza sin qui condotta dalla SME, ove si consideri la dimensione dell'azienda, l'ampia gamma delle sue produzioni e i problemi specifici che il suo inserimento nel gruppo comporta. Un approfondito esame delle strutture organizzative e produttive dell'azienda, condotto nel trascorso esercizio, ha portato alla formulazione di un programma organico di investimenti volto al riassetto e allo sviluppo delle linee di produzione e delle connesse strutture distributive che presentano maggiori prospettive di affermazione.

Anche il 1969 è stato per l'industria dolciaria nazionale un anno nel complesso buono; l'andamento della domanda è stato infatti sostenuto nonostante che i noti fattori di turbamento abbiano inciso, soprattutto nel secondo semestre, sul volume e sulla composizione dei consumi interni. In realtà anche in Italia, analogamente a quanto è avvenuto nei paesi a più alto livello di reddito, i prodotti dolciari vanno perdendo la caratteristica di consumo tipicamente voluttuario per acquisire un posto ben definito nella dieta alimentare.

Il fatturato della società *Motta* nell'esercizio in esame (chiusosi il 28 febbraio del corrente anno) è stato di oltre 58 miliardi, mentre quello del gruppo ha raggiunto gli 82 miliardi, con incrementi rispettivamente del 12% e del 18% nei confronti del 1968. L'esercizio si è chiuso, come l'anno precedente, in pareggio; non si è ritenuto ancora possibile remunerare il capitale, passato nel 1969 da 10.500 a 16.500 milioni.

*Industrie Alimentari e Conserviere della Valle del Tronto-Surgela* — Il consumo di surgelati in Italia ha avuto nel 1969 un andamento favorevole, essendosi accresciuto di circa il 25%. Le dimensioni del mercato, tuttavia, rimangono ancora molto inferiori a quelle di altri paesi dell'Europa occidentale, essendo a tutt'oggi notevoli i divari dei consumi pro capite: sulla base dei dati 1968 (che escludono il pollame) questi si valutano infatti in circa 3,7 kg in Svizzera, 2,5 kg in Germania, 1 kg in Francia e in appena 350 grammi in Italia.

Tuttavia le prospettive di sviluppo che offre il mercato italiano dei surgelati hanno trovato conferma in questi ultimi anni nel deciso intervento di grandi gruppi industriali stranieri operanti nel settore, con iniziative che hanno portato, tra l'altro, alla recente concentrazione delle attività di surgelazione in Italia della *Unilever* e della *Nestlé*.

In questo quadro la *Surgela*, al fine di migliorare le sue prospettive di inserimento nel mercato, ha in corso l'ammodernamento e l'ampliamento dello stabilimento di Porto d'Ascoli, mentre sul piano commerciale prosegue il rafforzamento della rete di vendita, anche mediante una progressiva utilizzazione dell'organizzazione distributiva della *Motta*.

L'esercizio 1969 è stato caratterizzato da una buona espansione della produzione di surgelati, salita da 1,2 a 1,7 miliardi e rappresentante ormai oltre il 70% del fatturato complessivo della società.

Il basso livello dei consumi interni ha spinto le vendite sui mercati esteri; i prezzi meno remunerativi ivi spuntati hanno tuttavia inciso negativamente, assieme all'insoddisfacente grado di utilizzo della capacità produttiva, sul conto economico dell'esercizio, chiusosi ancora in perdita.

*SEBI-Società per l'Esercizio di Attività Agricole e Immobiliari.* — La SEBI e le altre consociate agricole hanno proseguito nel 1969 la complessa opera di miglioramento produttivo volta a realizzare nel Mezzogiorno moderne forme di agricoltura. La gradualità con cui vengono completate le varie fasi della ristrutturazione, che vanno dalla sistemazione idraulico-agraria dei terreni allo sviluppo di nuove varietà di colture, ha consentito di mantenere per l'insieme delle aziende una discreta redditività e di distribuire, anche per l'esercizio 1969, un dividendo dell'8%.

*Società Generale Supermercati* — L'ampliamento della catena dei punti di vendita della *Generale Supermercati*, inteso a raggiungere le dimensioni minime richieste per una gestione economica, è proseguito nel 1969 ad un ritmo meno accentuato rispetto agli anni precedenti, a causa delle note difficoltà cui è soggetto attualmente il rilascio di licenze di esercizio nel settore della grande distribuzione. Per di più le prospettive appaiono assai incerte dato che la normativa, attualmente all'esame del Parlamento, non risponde, nella presente formulazione, alle esigenze di rinnovamento delle strutture distributive che è imposto dalla fase attuale di sviluppo del Paese.

Nel corso del 1969 sono stati aperti tre nuovi punti di vendita in luogo dei sette previsti; il ritardo verificatosi nella concessione delle relative licenze ha costretto infatti la società a rinviare l'apertura degli altri quattro supermercati in programma: a fine anno i punti di vendita in esercizio sono saliti pertanto a 19 unità. Il fatturato a sua volta ha raggiunto i 16 miliardi, con un incremento di circa 6 miliardi rispetto al 1968.

L'andamento economico ha risentito, peraltro, oltre che della fase di avviamento in cui si trova la società, degli accennati ritardi nell'esecuzione dei programmi aziendali; di conseguenza l'esercizio si è chiuso con un disavanzo modesto.

*CELDIT e Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* — Nel 1969 il settore cartario italiano, se ha potuto beneficiare di una ripresa della domanda e dei prezzi, ha tuttavia registrato un sensibile aumento dei costi di produzione, a seguito sia del rinnovo nell'anno del contratto nazionale di categoria, sia del rincaro sul mercato internazionale della cellulosa. Per l'Italia quest'ultimo problema assume particolare rilevanza dato che solo il 10% del fabbisogno nazionale di cellulosa è coperto dalla produzione interna.

L'andamento economico della *Celdit* nel 1969 è considerevolmente migliorato; il quasi completo superamento delle difficoltà di funzionamento dei nuovi impianti si è riflesso in un notevole progresso della produzione: quella in particolare di carta da scrivere e da stampa è aumentata nell'anno di oltre il 30%. Il fatturato globale è passato da 7,2 a 10,7 miliardi; l'accennato aumento dei costi e la non ancora completa messa a punto dell'impianto di patinatura non ha tuttavia consentito alla società il raggiungimento dell'equilibrio economico.

Presso la *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite*, che produce anch'essa in prevalenza carta da scrivere e da stampa, è proseguito nell'anno il programma volto a migliorare l'assortimento produttivo e ad ampliare gli impianti; ciò ha comportato, data la natura e la mole dei lavori, alcuni arresti nella produzione. Il fatturato è tuttavia aumentato del 6,2%, raggiungendo i 17,3 miliardi, e il risultato economico ha permesso, oltre allo stanziamento di normali ammortamenti, di remunerare il capitale nella misura del 4%, come nel 1968.

NAPOLGAS — L'attività della *Napolgas* si è svolta anche nel 1969 in regime di proroga delle vecchie convenzioni, scadute il 31 maggio 1967. Solo nei primi mesi del corrente anno, infatti, è stato perfezionato il rinnovo della convenzione per quanto riguarda il servizio nell'ambito del Comune di Napoli; si può così dar corso al piano di ristrutturazione del servizio stesso, mirante innanzitutto a sostituire il gas da distillazione con il metano, a più alto potere calorifico, e inoltre ad aumentare sensibilmente consumi ed utenze. Va nondimeno rilevato che la società è tuttora in attesa del rinnovo della concessione del servizio di produzione e di erogazione del gas da parte degli altri comuni convenzionati della zona vesuviana. Gli introiti dell'esercizio sono assommati a 5,1 miliardi, mentre il risultato economico ha consentito di assegnare, come nel 1968, un dividendo del 4,50%.

ALFACAVI — Nel 1969 l'attività dell'*Alfacavi* è stata caratterizzata dal rilevante sviluppo della produzione sia di cavi elettrici, sia, soprattutto, di cavi telefonici. Il fatturato, di conseguenza, è salito dai 6,6 miliardi del 1968 a 10 miliardi. Nello stabilimento di Quattordio è stata praticamente ultimata l'installazione, nel reparto dei cavi elettrici ad isolamento solido, dei nuovi impianti che consentono l'impiego dei materiali vulcanizzati. È inoltre previsto per il 1970, nello stabilimento di Airòla, l'avvio della produzione di un nuovo tipo di cavi telefonici al fine di ampliare la gamma produttiva nel settore della telefonia interurbana. Il favorevole andamento dell'esercizio ha consentito di remunerare il capitale nella misura del 9% (8% nel 1968).

*Fabbriche Accumulatori Riunite Partenope Henseberger-PH* — In vista soprattutto del fabbisogno di batterie da parte di *Alfasud*, la FAR-PH sta procedendo all'ulteriore ampliamento dello stabilimento di Casalnuovo; grazie al conseguente notevole aumento di capacità produttiva la società diverrà, nel suo ramo, una delle maggiori sul piano nazionale.

Malgrado l'accesa concorrenza che caratterizza il settore, il fatturato del 1969, pari a 5,2 miliardi, ha registrato un incremento del 12% rispetto al 1968. Il risultato economico dell'esercizio, a sua volta, ha consentito di portare il dividendo dal 6% all'8%.

## b) Gruppo SPA

*Monte Amiata* — Nel corso del 1969 il mercato mondiale del mercurio è stato caratterizzato da una persistente debolezza della domanda e da una accresciuta disponibilità del metallo, che hanno concorso a deprimere sensibilmente le quotazioni. L'attività nelle miniere della società — pur svolgendosi regolarmente, come nel precedente esercizio — non ha consentito il mantenimento dei livelli produttivi raggiunti nel 1968, a causa soprattutto di una diminuzione del tenore medio del minerale estratto; la produzione di mercurio del 1969 è scesa infatti del 3% rispetto a quella del precedente esercizio. Grazie all'efficace azione commerciale svolta, le vendite sono state comunque superiori a quelle effettuate nel 1968, anche se inferiori alla produzione dell'anno, determinando quindi un nuovo aumento delle scorte. L'aumento del fatturato e i miglioramenti registrati nella gestione hanno consentito



di distribuire al capitale azionario — aumentato gratuitamente nel 1969 da 6.560 a 7.790 milioni — un dividendo del 16% (contro il 15% nel 1968).

È proseguita nell'anno l'opera di ammodernamento degli impianti minerari e degli stabilimenti metallurgici. È altresì continuato il vasto programma di ricerche nella zona amiatina, presso le miniere in esercizio, e nelle altre aree di pertinenza della società.

*Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali* — Nel 1969 sono stati in gran parte avviati i lavori — di cui alla legge 1° marzo 1968 n. 187 — per il radicale ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile delle linee in concessione alla *Circumvesuviana*. È stato altresì ultimato il « raddoppio » della linea Barra-Torre Annunziata che ha comportato, nel complesso, un investimento di 5,1 miliardi. L'esercizio trascorso — il primo svolto per intero col nuovo regime di sovvenzione — è stato contrassegnato secondo un andamento, in atto ormai da anni e comune alla generalità dei trasporti pubblici, di costi crescenti, specie di personale, e di ricavi stazionari, sia per la fissità delle tariffe sia per la stazionarietà dei passeggeri connessa alla crescente motorizzazione privata.

In particolare, il traffico ferroviario, caratterizzato dall'esiguità del ricavo medio unitario e dalla brevità delle percorrenze, è risultato rispetto al 1968 inferiore in termini sia di proventi (scesi da 2,1 a 2 miliardi) sia di passeggeri · km (da 449 a 421 milioni). Pressoché stazionario il traffico svolto dalle autolinee, pari a un terzo in volume di quello ferroviario, mentre i proventi ne rappresentano oltre il 48%. Il disavanzo di esercizio, salito da 2,9 a 3,3 miliardi, a causa soprattutto degli accresciuti oneri per il personale, sarà coperto in larga misura dallo Stato.

*Maccarese* — L'andamento produttivo dell'annata agricola 1968-69 è stato nel complesso favorevole. È proseguita nell'esercizio l'attuazione del programma colturale a suo tempo impostato ed in particolare si è avviata una nuova iniziativa nel campo dei bovini da ingrasso, oltre alla sistemazione idraulico-agraria di una parte dei terreni (200 ettari circa dei 600 in programma). Grazie al recupero di terreni sabbiosi in precedenza incolti e alla intensificazione delle colture ripetute, si sono nel complesso messi in produzione 3.246 ettari contro i 3.134 del 1967-68, con un notevole sviluppo dei raccolti cerealicoli ed orticoli.

Il risultato economico di esercizio, che ha beneficiato dell'azione di contenimento dei costi, nonostante il sensibile aumento degli oneri per il personale comportato dal rinnovo del contratto aziendale, è stato migliore di quello del 1967-68, pur permanendo in perdita.

### c) Italstrade

Attuando gli orientamenti di specializzazione operativa avviati nel 1968 l'*Italstrade* ha ceduto, nell'esercizio in esame, alle controllate SCAI, ISA e SPEA alcuni cantieri e depositi, mentre ha fornito alle stesse assistenza tecnica e finanziaria.

La SCAI-*Società Costruzioni Autostrade Italiane* ha portato a termine una mole di lavori superiore a quella dell'esercizio precedente, conseguendo un risultato economico soddisfacente.

La ISA-*Italstrade Appalti* ha eseguito lavori nel settore delle costruzioni industriali le cui caratteristiche economiche continuano ad essere influenzate da una concorrenza particolarmente aspra. Il rigoroso contenimento dei costi, favorito dalla flessibile struttura organizzativa, ha comunque consentito alla società di chiudere in utile.

La SPEA-*Società di Progettazioni Edili Autostradali*, oltre a svolgere, nel corso dell'esercizio, un'importante attività di direzione lavori per l'ultimazione di vecchi lotti, è stata particolarmente impegnata nella fase iniziale di progettazione relativa al nuovo programma autostradale del gruppo. Il risultato economico dell'esercizio è stato soddisfacente.

Il positivo andamento delle società collegate e l'aumento dei ricavi per le proprie prestazioni di carattere tecnico ed amministrativo hanno consentito all'*Italstrade* di chiudere l'esercizio con un margine attivo che consente di remunerare il capitale sociale nella misura del 6%, come nel precedente esercizio.

# Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo e sua copertura

Nel presente capitolo si forniscono — in aggiunta al quadro sinteticamente esposto nel paragrafo « Andamento finanziario » - dati ed elementi sul fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo nel 1969 e sui relativi mezzi di copertura. Si rinvia, inoltre, allo stesso paragrafo per l'esame della finanza sia dell'Istituto sia del gruppo nel suo complesso (aziende e IRI).

Va precisato che in questa sede il settore manifatturiero e dei servizi è trattato separatamente da quello bancario e finanziario.

## a) Aziende manifatturiere e di servizi (1)

Il fabbisogno finanziario delle aziende manifatturiere e di servizi è salito a 627,6 miliardi nel 1969, con un aumento di 84,5 miliardi pari al 15,6%. Come risulta dalla tabella n. 40, alla determinazione di tale aumento hanno concorso in misura preponderante gli investimenti in impianti, passati da 585,6 a 655,3 miliardi (+ 69,7 miliardi, pari all'11,9%).

Tabella n. 40 - Fabbisogno finanziario delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1968 e 1969

(miliardi di lire)

	1968	1969	Variazioni
Investimenti in impianti	585,6	655,3	+ 69,7
Variazioni capitale di esercizio	— 42,5	— 27,7	+ 14,8
<b>Totale</b>	<b>543,1</b>	<b>627,6</b>	<b>+ 84,5</b>

(1) Inclusive anche le aziende dei settori "infrastrutture" e "varie"

La copertura del fabbisogno finanziario, nei due anni considerati, è stata ottenuta come indicato nella tabella n. 41.

**Tabella n. 41 - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	1968	1969	Variazioni
Autofinanziamento (a)	233,7	295,9	+ 62,2
Assorbimento mezzi liquidi	284,3	331,7	+ 47,4
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finmare</i> verso lo Stato	25,1	—	— 25,1
	309,4	331,7	+ 22,3
<b>Totale</b>	<b>543,1</b>	<b>627,6</b>	<b>+ 84,5</b>

(a) Con il termine « autofinanziamento » viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, liquidazione, previdenza e altri di analoga natura, nonché agli utili passati a riserva; il tutto al netto delle perdite.

L'autofinanziamento è salito nel 1969 a 295,9 miliardi con un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di 62,2 miliardi, pari al 26,6%. Vi hanno concorso, in particolare, le aziende dei settori telefonico, siderurgico e dei trasporti aerei. I nuovi mezzi liquidi affluiti alle aziende, ove si includa anche l'incasso dei crediti arretrati del gruppo *Finmare* verso lo Stato, non hanno subito notevoli variazioni: sono, infatti, saliti da 309,4 miliardi nel 1968 a 331,7 miliardi nel 1969; la loro provenienza è indicata nella tabella n. 42.

**Tabella n. 42 - Provenienza dei mezzi liquidi affluiti alle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1968 e 1969**

	L.miliardi		%	
	1968	1969	1968	1969
<b>Aumenti di capitale:</b>				
versamenti IRI (a)	10,1	60,7	3,3	18,3
versamenti di terzi azionisti	15,5	25,6	5,0	7,7
	25,6	86,3	8,3	26,0
<b>Operazioni a media e lunga scadenza</b>	287,5	208,5	92,9	62,9
Operazioni di tesoreria	— 45,7	— 7,8	— 14,8	— 2,4
Finanziamenti dell'IRI	16,9	44,7	5,5	13,5
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finmare</i> verso lo Stato	25,1	—	8,1	—
<b>Totale</b>	<b>309,4</b>	<b>331,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (0,2 miliardi per il 1968; 28,5 miliardi per il 1969).

Si rileva che nel 1969 sono stati effettuati aumenti di capitale per 174,3 miliardi (1); deducendo, peraltro, le quote sottoscritte da società del gruppo (59,5 miliardi) nonché quelle apportate dall'IRI mediante conversione di finanziamenti (28,5 miliardi), risulta che i mezzi liquidi affluiti alle aziende sotto forma di aumenti di capitale sono ammontati a 86,3 miliardi (contro 25,6 miliardi nel 1968) e la loro incidenza sul totale è salita al 26% (8,3% nel 1968). Trattasi del massimo importo fino ad ora raggiunto da tale fonte di finanziamento, avendovi concorso per oltre due terzi l'Istituto, in relazione soprattutto al rilevante aumento del capitale di *Finmeccanica* nella quale la partecipazione dei terzi azionisti è praticamente nulla.

Nella tabella n. 43 è indicata la ripartizione per settore sia dei nuovi mezzi affluiti sotto forma azionaria sia degli apporti dell'IRI mediante conversione di finanziamenti.

**Tabella n. 43 - Apporti di terzi e dell'IRI per aumenti di capitale effettuati nel 1969 dalle aziende manifatturiere e di servizi**  
(miliardi di lire)

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Siderurgico	—	1,5	1,5	—
Meccanico	37,2	0,3	37,5	13,0
Elettronico	—	0,3	0,3	—
Cantieristico	0,7	—	0,7	—
Telefonico	13,9	19,0	32,9	—
Aziende varie (a)	8,9	4,5	13,4	15,5
<b>Totale</b>	<b>60,7</b>	<b>25,6</b>	<b>86,3</b>	<b>28,5</b>

(a) Compresa la SPA-Società Finanziaria di Partecipazioni Azionarie e le società del gruppo SME.

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale a pagamento deliberati (compresi eventuali sovrapprezzi e rimborsi spese) dalle aziende manifatturiere e di servizi (miliardi di lire):

<i>Costruzioni Metalliche Finsider</i>	2,9	<i>Italcantieri</i>	5,0
<i>Deriver</i>	2,1	<i>OARN</i>	0,2
<i>Cementir</i>	1,9	<i>SIP</i>	30,2
<i>Morteo Soprefin</i>	0,3	<i>STET</i>	20,1
<i>Sicit</i>	0,2	<i>Telespazio</i>	0,9
<i>Finmeccanica</i>	50,0	<i>SEAT</i>	0,3
<i>Alfasud</i>	9,6	<i>SPA-Società Finanziaria di Partecipazioni Azionarie</i>	24,0
<i>FMI-Mecfond</i>	5,0	<i>Maccarese</i>	2,0
<i>Delta</i>	4,8	<i>Atena</i>	1,4
<i>OCREN</i>	1,5	<i>Motta</i>	6,0
<i>Stabilimenti Meccanici Triestini</i>	0,4	<i>Agricola Ionia</i>	1,0
<i>Aeritalia</i>	0,5	<i>Surgela</i>	0,7
<i>Merisinter</i>	0,1	<i>Agricola Fonte del Moro</i>	0,6
<i>Selenia</i>	6,8	<i>Agricola Bruzia</i>	0,1
<i>ELTEL</i>	1,0	<i>SGAS</i>	0,9
<i>San Giorgio-ELSAG</i>	0,5	<i>Italsiel</i>	0,3
<i>Società Italiana Telecomunicazioni Siemens</i>	0,5		

Tornando alla tabella n. 42, si rileva che le operazioni a media e lunga scadenza poste in essere nel 1969 sono state inferiori, in valore assoluto e relativo, a quelle del 1968; esse sono infatti scese da 287,5 miliardi a 208,5 miliardi, passando dal 92,9% al 62,9% del totale. Le operazioni di tesoreria hanno segnato una nuova modesta riduzione di 7,8 miliardi, dopo quella di 45,7 miliardi del 1968. I finanziamenti concessi dall'IRI, infine, hanno raggiunto 44,7 miliardi rispetto ai 16,9 miliardi del 1968; la differenza si spiega sostanzialmente con l'entità dei rimborsi effettuati dal settore autostradale (52,3 miliardi nel 1968 e 17,2 miliardi nel 1969) che ha utilizzato disponibilità provenienti dalle emissioni obbligazionarie effettuate dalla società *Autostrade* nei due esercizi: 150 miliardi nominali nel 1968 (con un netto ricavo di 144,2 miliardi) e 100 miliardi nominali nel 1969 (con un netto ricavo di 91 miliardi).

Come per gli aumenti di capitale, anche per tali forme di finanziamento viene indicata, nella tabella n. 44, la ripartizione per settori.

**Tabella n. 44 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende manifatturiere e di servizi nel 1969**  
(miliardi di lire)

Settori	Operazioni a media e lunga scadenza				Operazioni di tesoreria	Finanziamenti IRI
	Mutui agevolati	Mutui ordinari	Obbligazioni	Totale		
Siderurgico	46,9	— 33,9	— 4,1	8,9	22,3	5,0
Meccanico	18,6	— 2,7	—	15,9	11,0	26,4
Elettronico	3,1	1,9	—	5,0	0,4	—
Cantieristico	18,4	—	—	18,4	— 8,1	27,3
Telefonico	11,9	8,7	— 0,5	20,1	— 4,0	—
Trasporti marittimi	9,6	— 5,6	—	4,0	6,7	—
Trasporti aerei	44,7	9,8	— 0,4	54,1	— 15,9	0,2
Autostradale	—	— 0,7	94,9	94,2	— 18,1	— 17,2
Radiotelevisivo	—	— 0,2	—	— 0,2	9,2	—
Aziende varie (a)	0,8	— 3,1	— 0,6	— 2,9	— 11,3	3,0 (b)
<b>Totale</b>	<b>154,0</b>	<b>— 25,8</b>	<b>89,3</b>	<b>217,5 (c)</b>	<b>— 7,8</b>	<b>44,7</b>

(a) Compresi il gruppo SME e il gruppo SPA.

(b) Comprese le partite in liquidazione.

(c) In questa tabella le emissioni obbligazionarie sono indicate al valore nominale. Pertanto la differenza di 9 miliardi riscontrabile rispetto al totale di 208,5 miliardi indicato nella tabella n. 42 corrisponde allo scarto di emissione del citato prestito *Autostrade* di 100 miliardi.

Per le operazioni a media e lunga scadenza, si nota anzitutto che i mutui agevolati hanno fornito 154 miliardi concentrati per tre quinti nei settori siderurgico (46,9 miliardi di prestiti ISVEIMER e *Cassa per il Mezzogiorno*) e dei trasporti

aerei (44,7 miliardi di prestiti IMI-*Eximbank*). I mutui ordinari hanno, invece, registrato una diminuzione di 25,8 miliardi, quale saldo tra rimborsi per 46,2 miliardi (di cui 33,9 miliardi del settore siderurgico) e aumenti per 20,4 miliardi, riguardanti soprattutto i settori dei trasporti aerei (+ 9,8 miliardi) e telefonico (+ 8,7 miliardi). Nel 1969 sono stati poi emessi, come già ricordato, 100 miliardi nominali di obbligazioni *Autostrade*; i prestiti già in essere sono diminuiti per ammortamento di 10,7 miliardi.

Le operazioni di tesoreria segnano una riduzione di 7,8 miliardi; è questa la differenza fra rimborsi per 57,4 miliardi, accentrati in prevalenza nei settori autostradale, dei trasporti aerei e delle aziende varie, e prelievi per 49,6 miliardi, interessanti per lo più i settori siderurgico, meccanico e radiotelevisivo.

Infine, i 44,7 miliardi di finanziamenti dell'IRI rappresentano il saldo tra 61,9 miliardi di erogazioni, prevalentemente ai settori cantieristico e meccanico, e 17,2 miliardi di rimborsi dal settore autostradale.

## b) Aziende bancarie e finanziarie

Nel 1969 l'apporto alle aziende bancarie e finanziarie, come appare dalla tabella n. 45, è stato limitato a un modesto finanziamento di 200 milioni erogato dall'Istituto all'ISAP.

**Tabella n. 45 - Apporto alle aziende bancarie e finanziarie negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

	1968	1969
<i>Aumenti di capitale</i>		
versamenti IRI	—	—
versamenti di terzi azionisti	1,0	—
	1,0	—
<i>Finanziamenti IRI</i>	0,2	0,2
<i>Totale</i>	<b>1,2</b>	<b>0,2</b>

## c) Complesso delle aziende del gruppo

Il quadro completo dei mezzi forniti dal mercato e dall'IRI alle aziende del gruppo è riportato nella tabella n. 46, dove appare che nel complesso gli apporti del 1969

**Tabella n. 46 - Apporti del mercato e dell'IRI alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1968 e 1969**  
(miliardi di lire)

Settori	Apporti mercato		Apporti IRI		Totale	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Bancario e finanziario	1,0	—	0,2	0,2	1,2	0,2
Siderurgico (a)	40,4	32,7	32,4	5,0	72,8	37,7
Meccanico	40,9	27,2	26,2	63,6	67,1	90,8
Elettronico	— 1,0	5,7	—	—	— 1,0	5,7
Cantieristico	— 7,2	10,3	6,6	28,0	— 0,6	38,3
Telefonico	30,1	35,1	8,9	13,9	39,0	49,0
Trasporti marittimi	— 25,2	10,7	— 4,7	—	— 29,9	10,7
Trasporti aerei	46,2	38,2	0,2	0,2	46,4	38,4
Autostradale	123,3	67,1	— 52,3	— 17,2	71,0	49,9
Radiotelevisivo	10,3	9,0	—	—	10,3	9,0
Aziende varie	— 0,5	— 9,7	9,7	11,9	9,2	2,2
<b>Totale</b>	<b>258,3</b>	<b>226,3 (b)</b>	<b>27,2</b>	<b>105,6 (c)</b>	<b>285,5</b>	<b>331,9</b>

(a) Compresi i dati relativi alla società *Terni-Industrie Chimiche*, nonché quelli afferenti alle società minori a produzione non siderurgica.

(b) Operazioni a media e lunga scadenza (v. tabella n. 42) *L.miliardi* 208,5  
Operazioni di tesoreria (v. tabella n. 42) » — 7,8

*L.miliardi* 200,7  
» 25,6  
Versamenti di terzi azionisti (v. tabella n. 42) *L.miliardi* 226,3

(c) Finanziamenti (v. tabella n. 42) *L.miliardi* 44,7  
Finanziamenti (v. tabella n. 45) » 0,2  
Aumenti di capitale (v. tabella n. 42) » 60,7  
*L.miliardi* 105,6

hanno superato di 46,4 miliardi quelli del 1968 (+ 16%); in particolare, l'aumento dell'apporto dell'IRI (da 27,2 a 105,6 miliardi) ha più che compensato la flessione del concorso del mercato.