

TABELLA N. 18

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali
per l'anno finanziario 1967**

ANNESSO N. 5

CONTO CONSUNTIVO

**BILANCIO DELL'ISTITUTO
PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE
(I. R. I.)**

PER L'ESERCIZIO 1965

*Relazione del
Consiglio di amministrazione
sul bilancio
per l'esercizio 1965*

Secondo quanto dispone lo statuto, il Consiglio di amministrazione dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale ha provveduto alla formazione del bilancio dell'Ente per l'esercizio 1965 e, in esecuzione del dettato dell'articolo 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 decreto del Presidente della Repubblica 23 ottobre 1965 il prof. Bruno Visentini è stato confermato nella carica di Vice presidente dell'Istituto per il triennio decorrente dal 21 marzo 1965.

Con decreto del Ministro per le partecipazioni statali 22 gennaio 1966 sono stati nominati 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. Al prof. Pietro Onida, che ha lasciato la carica di membro esperto dopo aver dato il contributo prezioso della sua dottrina e della sua esperienza ai lavori del Comitato di presidenza e del Consiglio di amministrazione fin dal 1956, si tiene a rinnovare qui i più sentiti e fervidi ringraziamenti.

Nel Collegio dei sindaci al dott. Giovanni Persico è stato sostituito, quale sindaco effettivo, con decreto del Ministro per le partecipazioni statali del 14 gennaio 1966, in rappresentanza del Ministero del tesoro, il dott. Saturnino Colitto. Il dottor Persico è prematuramente e improvvisamente mancato l'11 maggio del corrente anno e qui è ricordata con rinnovata profonda commozione la di Lui figura di integerrimo funzionario e di collaboratore cordiale all'attività dell'Istituto.

Il 9 dicembre 1965 si spense a Roma, nel pieno delle sue forze, il dott. Carlo Obber, Direttore centrale dell'Istituto, capo del Servizio affari finanziari e partecipazioni bancarie. Assunto poco più che trentenne alle dipendenze dell'Istituto, proveniente Egli dalla Banca Commerciale Italiana, nel 1944, in oltre vent'anni di appassionato lavoro e di assoluta dedizione all'Istituto ha percorso tutta la carriera conseguendo nel 1957 la nomina a Direttore centrale. Nella direzione del servizio cui era preposto studiò e attuò tutte le importanti operazioni finanziarie che hanno

sostenuto il poderoso sforzo di sviluppo dell'Istituto nell'ultimo decennio, in particolare curando con responsabile perizia i delicati rapporti con il mondo bancario nazionale, in specie con le banche del gruppo, e internazionale. Alla di Lui memoria torna, con immutati sentimenti di cordoglio, il pensiero di quanti nell'Istituto e per l'Istituto operando ebbero modo di apprezzarne meriti e virtù e possono valutarne la perdita.

La direzione del Servizio affari finanziari e partecipazioni bancarie è stata affidata, «ad interim», al Direttore centrale prof. Pasquale Saraceno.

Con deliberazione del Presidente dell'Istituto del 15 gennaio 1966, assunta ai sensi e per gli effetti dell'art. 6 dello statuto, è stato nominato Vice direttore generale dell'Istituto il dott. Leopoldo Medugno. Al dott. Medugno, che da oltre vent'anni presta la sua esperta, altamente apprezzata opera nell'ambito del gruppo, da ultimo quale Direttore generale della *Finmeccanica* prima e quale Direttore centrale dell'Istituto preposto ai Servizi delle partecipazioni e all'Ispettorato poi, il Consiglio rinnova i sensi del più sincero compiacimento e gli auguri più fervidi di proficuo lavoro.

Con la medesima deliberazione, il prof. Pasquale Saraceno, mantenendo la direzione del Servizio studi e programmazione, ha assunto la qualifica di consulente generale economico al fine del coordinamento, della impostazione e dell'avvio delle iniziative industriali, specie di propulsione nel Mezzogiorno d'Italia; anche al prof. Saraceno il Consiglio tiene a confermare in questa sede compiacimento e auguri vivissimi.

* * *

L'economia occidentale ha mantenuto, nel 1965, un saggio di crescita comparabile a quello, relativamente elevato, dell'anno precedente. Tale andamento riflette, da una parte, una accelerazione dello sviluppo negli Stati Uniti, dove si è registrato, nel quinto anno consecutivo di espansione, un incremento nel reddito nazionale lordo del 5,5%, il più alto degli ultimi anni.

L'Europa occidentale, d'altra parte, ha denunciato un rallentamento del saggio di crescita che, nell'insieme, è stato inferiore al 4% a fronte del 5% nel 1964. È da rilevare che il contenimento dell'espansione è stato più marcato nella seconda metà dell'anno, interessando in maggiore o minore misura quasi tutti i paesi europei, come riflesso, in genere, di una certa flessione degli investimenti.

In particolare il saggio di aumento del reddito nel Regno Unito ha segnato, nel 1965, un progressivo affievolimento e, in media, non ha superato il 2% contro il 5% nell'anno precedente, avendo lo squilibrio della bilancia dei pagamenti imposto una politica di contenimento della domanda.

La Comunità Economica Europea ha conseguito, nel suo insieme, un'espansione dell'ordine del 4%, alquanto inferiore a quella del 1964; in tale quadro, mentre il saggio di crescita dell'economia tedesca è apparso frenato da strozzature dal lato dell'offerta, si sono manifestati i segni di un movimento di ripresa nelle economie francese e italiana.

Tra le componenti fondamentali della domanda nell'area CEE, i consumi privati e le esportazioni hanno mantenuto il ritmo di sviluppo del 1964; sui primi ha influito l'ulteriore incremento di salari e dei redditi da trasferimento, mentre le seconde sono state sostenute dall'espansione degli sbocchi nei paesi terzi e soprattutto sul mercato nordamericano.

Lo sviluppo delle esportazioni, pari in complesso al 13%, si è accompagnato a un netto miglioramento della bilancia commerciale europea a spese degli Stati Uniti e dei paesi terzi, in particolare di quelli sottosviluppati.

Anche per la Comunità Europea, quindi, il fattore frenante dell'espansione è stato costituito nel 1965 dagli investimenti, che sono aumentati del 3% contro il 7% del 1964; tale fenomeno, che investe tutti i paesi della Comunità, ha particolarmente interessato le industrie di base e le costruzioni.

In Italia le risultanze del 1965 non appaiono, ad un primo esame, sensibilmente difformi da quelle dell'anno precedente. L'incremento del reddito nazionale reale ai prezzi di mercato è risultato pari al 3,4%, contro il 2,7% del 1964; tale andamento riflette, in sostanza, il ristagno della domanda interna che, per il secondo anno consecutivo, è rimasta sui livelli del 1963. La spesa per consumi privati è cresciuta, come nel 1964, in misura (2,1%) inferiore a quella del reddito nazionale lordo; vi ha concorso un incremento nei redditi di lavoro dipendente che, anche per l'ulteriore contrazione dell'occupazione e degli orari di lavoro, è stato pari a meno della metà di quello del 1964 (5,7% contro il 12,8%).

Gli investimenti fissi hanno denunciato dal canto loro una flessione dell'8,2%, che segue quella del 6,5% nel 1964, interessando sia il settore delle abitazioni (-6%) sia, soprattutto, l'industria (-19,7%), con particolare riguardo al ramo dei beni strumentali.

Le esportazioni hanno invece confermato, accentuandoli, i progressi dell'anno precedente conseguendo, nel 1965, un incremento del 20%. L'espansione delle vendite all'estero è stata particolarmente sensibile in quei comparti, come i beni di investimento (+27%), caratterizzati da una debole domanda interna.

La produzione industriale ha segnato, nel 1965, un incremento del 3,1%, non cospicuo ma pur sempre superiore a quello del 1964; in particolare, del 4,2% è aumentata la produzione manifatturiera grazie soprattutto al notevole incremento della siderurgia (+32,5%) e dei derivati del petrolio e del carbone (+20,1%), settori che hanno recentemente realizzato importanti ampliamenti di capacità; la produzione meccanica, invece, per il secondo anno consecutivo ha registrato una flessione, particolarmente sensibile nei rami del macchinario tessile, delle macchine utensili e del macchinario elettrico. In discreta espansione il settore chimico (+5,1%) e quello dei mezzi di trasporto, soprattutto nel comparto delle autovetture e del materiale ferroviario, mentre è continuata la sensibile flessione per gli autoveicoli industriali.

A fronte della leggera ripresa della produzione industriale le importazioni si sono mantenute, nell'insieme, sui livelli del 1964, dato che l'aumento degli acquisti all'estero di prodotti alimentari e di fonti energetiche è stato grosso modo compensato dalla diminuzione delle importazioni di altri beni, in particolare di quelli di investimento.

Tenuto conto del prima accennato forte sviluppo delle esportazioni, il saldo della nostra bilancia commerciale tra il 1964 e il 1965 è passato da un passivo di 403 miliardi a un attivo di 416 miliardi, e l'attivo della nostra bilancia dei pagamenti, grazie anche al positivo andamento del turismo, è salito così da 388 a 1.405 miliardi.

Se dal quadro sin qui delineato in base ai risultati annui globali si passa a un esame dell'evoluzione congiunturale all'interno dell'anno, si ricavano nell'insieme indicazioni di un movimento di ripresa dell'attività economica. Così, nel confronto tra gli ultimi trimestri del 1964 e del 1965, le variazioni percentuali appaiono tutte più favorevoli che nel confronto tra le medie annue: per il reddito nazionale lordo l'aumento è del 4,6% (contro il 3,4%), per i consumi del 5,4% (contro il 2,4%) e

per gli stessi investimenti fissi la flessione che, su base annua, risulta dell'8,2%, si riduce, nel riferimento trimestrale, all'1,5%.

Quest'ultimo dato rivela comunque il permanere di fattori di perplessità e di debolezza. In particolare si deve constatare che, a fine anno, il livello dell'occupazione, ulteriormente calato nel corso del 1965, non mostrava segni di ripresa; d'altra parte il settore delle costruzioni ha registrato, per il secondo anno consecutivo, una drastica caduta nelle nuove progettazioni, che hanno toccato il minimo dell'ultimo decennio.

Merita, infine, di essere sottolineato che, in un anno caratterizzato da una relativa stabilità dei prezzi e dalla assenza di importanti rinnovi contrattuali, le retribuzioni medie orarie nell'industria sono salite, per effetto tra l'altro del meccanismo della scala mobile, dell'8,6%. Tenuto conto della quota di oneri sociali « fiscalizzata », l'aumento del costo del lavoro è risultato di circa il 5%; un incremento di comparabile entità ha registrato il prodotto lordo delle attività industriali, che nel 1965 ha risentito negativamente della flessione dei prezzi medi di vendita, soprattutto per l'accresciuta incidenza della quota esportata.

* *
* *

A fine 1965, nel quadro del periodico scorrimento delle programmazioni aziendali, sono stati approvati in sede IRI i nuovi programmi pluriennali di investimento del gruppo.

Nell'insieme i programmi aggiornati comportano una previsione di investimenti dell'ordine di 2.200-2.300 miliardi di lire; in essi sono inclusi progetti il cui anno finale di esecuzione viene a cadere, nella maggior parte dei settori, fra il 1969 e il 1970 ma si estende anche oltre, fino a toccare il 1972 nel caso del programma autostradale. Per il 1966, primo anno dei nuovi programmi, per il quale il preventivo può ritenersi sostanzialmente completo, gli investimenti assommano a 552 miliardi di lire, mantenendosi di poco inferiori alle punte raggiunte negli ultimi anni, in coincidenza con la fase di maggior impegno del grande programma *Finsider*. Per gli anni successivi le previsioni di investimento sono invece necessariamente incomplete, oltre che soggette alle modifiche che risulteranno opportune alla luce della evoluzione del mercato e degli indirizzi di politica economica che andranno maturando.

Come di consueto, si riportano qui di seguito brevi sintesi dei programmi formulati per i singoli settori e un riepilogo degli investimenti relativi al Mezzogiorno.

SIDERURGIA – La mancata ripresa del consumo di acciaio nel 1965 e il previsto moderato incremento nell'anno in corso fanno ritenere che solo nel 1967 potrà essere recuperato il livello raggiunto a fine 1963 (13,6 milioni di t). Di riflesso, l'attuale previsione di sviluppo della domanda a medio termine riporta al 1969 il livello di consumo (16,5 milioni di t) in precedenza considerato raggiungibile nel 1968. Per quanto riguarda gli scambi con l'estero si ritiene che, dopo l'eccezionale saldo attivo del 1965-66, la ripresa della domanda interna si traduca in un sostanziale equilibrio delle correnti di scambio su livelli di 2-2,5 milioni di t nei due sensi, il che permette altresì di assumere per il 1969 un volume di produzione di acciaio di 16 milioni di t.

Sulla base di tali orientamenti i programmi del gruppo *Finsider*, in precedenza

predisposti per il 1968, sono stati estesi, con lievi modifiche, al 1969. Per tale anno, grazie al consistente apporto dei nuovi impianti, si prevedono, rispetto ai livelli raggiunti nel 1965, incrementi produttivi del 51 % per la ghisa, del 62 % per l'acciaio e del 63 % per i prodotti finiti, con il raggiungimento dei seguenti traguardi di produzione:

ghisa	8,3 milioni di t
acciaio	10,5 milioni di t
prodotti finiti	9,3 milioni di t.

Tali livelli produttivi possono valutarsi pari, rispettivamente, al 95 %, 66 % e 55 % delle corrispondenti produzioni nazionali previste per il 1969. È da rilevare altresì che, con il pieno sfruttamento degli impianti di Taranto e di Bagnoli, l'apporto dell'acciaio LD salirà al 54 % della produzione totale.

Come rilevato nella relazione dello scorso anno, il gruppo sarà in grado di far fronte anche a uno sviluppo della domanda più rapido di quello oggi previsto: invero, a parte le riserve di capacità disponibili che possono valutarsi in un milione di t, consistenti ampliamenti potranno essere realizzati, entro un biennio dalla data della decisione, soprattutto presso il nuovo centro di Taranto.

Il piano formulato si caratterizza, inoltre, per una più razionale utilizzazione degli impianti di laminazione degli stabilimenti a ciclo non integrale: a tal fine è previsto un intenso scambio, all'interno del gruppo, di semi-prodotti, allo scopo di meglio sfruttare i vantaggi qualitativi ed economici dell'acciaio a ciclo integrale. Una notevole espansione è altresì prevista per i prodotti finiti di maggior pregio.

Nel settore cementiero, la costruzione del nuovo stabilimento di Taranto e l'ampliamento dei centri esistenti hanno portato la capacità produttiva del gruppo da 2,6 milioni a 4,6 milioni di t/anno, il che consentirà di fronteggiare i previsti sviluppi della domanda nel prossimo quinquennio. Nell'eventualità di una espansione del consumo più accentuata di quella oggi prevista, il gruppo potrà tempestivamente predisporre presso gli attuali centri un ulteriore incremento di capacità per 1-1,5 milioni di t.

Negli altri settori, ormai ultimato il programma della CMF-*Costruzioni Metalliche Finsider*, sono previsti consistenti ampliamenti per la *Soprefin*, la *Deriver* e la *Tubi Ghisa* e lavori di ammodernamento e ristrutturazione per la *Terni-Chimica*.

Interessanti sviluppi si prospettano infine nei settori della ricerca e della progettazione. Nel primo è previsto entro il prossimo quadriennio il completamento del *Centro Sperimentale Metallurgico*, iniziativa che risponde per dimensioni e impostazione alle esigenze dell'intera siderurgia nazionale. Nel secondo è allo studio un allargamento dell'attività della *Cosider*, grazie anche a una mobilitazione delle capacità tecniche e organizzative che nel settore impiantistico sono oggi frazionate tra varie aziende del gruppo.

MECCANICA – Il miglioramento dei livelli di produttività e della capacità di innovazione, che condiziona a lungo andare la posizione competitiva della produzione meccanica, rimane l'obiettivo di fondo dei programmi del gruppo *Finmeccanica*. Ad esso si ispirano le operazioni di fusione e concentrazione in corso o allo studio e gli stessi accordi di collaborazione con qualificati gruppi industriali, italiani ed esteri, intesi a ridurre i costi e migliorare le prospettive di successo della azione intrapresa. L'ammodernamento degli impianti costituisce

al tempo stesso un obiettivo prioritario degli attuali programmi del settore meccanico, in una situazione di mercato che impone il consolidamento delle iniziative in essere.

Nel ramo automotoristico, l'*Alfa Romeo* conseguirà una graduale espansione della produzione con il completamento, nel prossimo quinquennio, del nuovo grande stabilimento di Arese.

Presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, a seguito degli accordi con la SAVIEM del gruppo *Renault*, sono in programma importanti sviluppi nella produzione di autoveicoli industriali. Anche nel ramo aviomotoristico è prevista una crescente attività sia di revisione, in relazione ai programmi di espansione dell'*Alitalia*, sia di produzione, a seguito di importanti commesse di recente acquisite dall'Aeronautica Militare. Nel ramo elettromeccanico, per il raggruppamento *Ansaldo S. Giorgio* il raggiungimento di adeguati livelli produttivi richiederà nei prossimi anni un particolare sforzo di penetrazione commerciale all'estero, soprattutto nei rami delle grandi macchine per la produzione di energia elettrica e della trazione. Nell'attuale situazione di mercato le prospettive del raggruppamento rimangono tuttavia condizionate alle possibilità di attuare una più razionale specializzazione, nel quadro di un'integrazione con altre affermate aziende del ramo, caratterizzato da un eccessivo frazionamento delle produzioni e pertanto in condizione di grave inferiorità sul mercato internazionale.

Per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, che ha in programma il completamento entro il 1968 del nuovo stabilimento di Castelletto (Milano), è prevista un'ulteriore espansione di attività, in relazione soprattutto ai programmi di sviluppo del settore telefonico.

Nel settore ferroviario, dove le prospettive di lavoro sono nel complesso buone, in relazione soprattutto al nuovo piano quinquennale delle FF.SS., è da tempo allo studio un programma di concentrazione e specializzazione delle singole unità produttive nell'ambito del gruppo o, meglio, nel più ampio contesto delle aziende a partecipazione statale.

Per le aziende produttrici di macchinario per la lavorazione dei metalli, le attuali insoddisfacenti prospettive di lavoro potranno migliorare solo a lunga scadenza, in relazione anche ai prima accennati possibili sviluppi dell'attività della *Cosider* nel campo della progettazione e fornitura di impianti e della direzione dei lavori di costruzione.

La *Selenia* e l'*ATES-Co. El.*, nel ramo elettronico, hanno in programma di conseguire nuovi elevati livelli di produzione, grazie anche allo sviluppo di nuovi tipi di apparecchiature.

Nelle produzioni aeronautiche, che hanno di recente fruito di importanti commesse in campo civile e militare, è in corso un esame approfondito delle condizioni di un eventuale sviluppo delle attività del gruppo.

Tra le aziende operanti in altri settori permangono buone le prospettive di lavoro per l'*OTO-Melara*, nel campo delle produzioni militari; nel ramo del macchinario tessile, infine, è da segnalare la prevista realizzazione di una concentrazione produttiva, imperniata sulla *Nuova S. Giorgio*.

CANTIERI NAVALI – Sul mercato cantieristico mondiale è prevedibile che la domanda di naviglio permanga, almeno a medio termine, sui sostenuti livelli degli ultimi anni, continuando la tendenza verso navi di grandi dimensioni. L'evoluzione quali-

tativa della domanda e l'acuta concorrenza della navalmeccanica giapponese hanno indotto un numero crescente di paesi costruttori europei ad avviare decise politiche di razionalizzazione. Tale indirizzo è stato di recente fatto proprio dalla Commissione della CEE che nel contempo ha proposto di armonizzare il regime di sovvenzioni ai cantieri dei paesi membri.

Per l'industria cantieristica italiana, la possibilità di pervenire ad un economico utilizzo della capacità produttiva — sensibilmente ampliata in questi anni soprattutto nell'ambito del gruppo IRI — è subordinata alla realizzazione del piano di riassetto del settore, che il governo ha attualmente all'esame. L'approvazione di tale piano è resa urgente anche perché ad essa la Commissione della CEE condiziona il regime di aiuti per il periodo successivo al 1966.

Per quanto riguarda il gruppo *Fincantieri*, il piano di riassetto, relativo ai cantieri e agli stabilimenti meccanici, prevede una radicale riorganizzazione e specializzazione produttiva e un'ampia ristrutturazione aziendale.

Per le costruzioni navali, è prevista la concentrazione dell'attività nei centri di Sestri, Monfalcone e Castellammare di Stabia. Ultimato ormai l'ammodernamento dei centri liguri e campani (ad eccezione per quest'ultimo dell'officina carpenteria navale), per il cantiere di Monfalcone è stato avviato un vasto programma di ampliamento che consentirà tra l'altro la costruzione di navi sino a 200 mila tpl. Per quanto concerne le riparazioni navali, va in particolare segnalato che il gruppo si è dichiarato disposto alla realizzazione e gestione da parte dell'*Arsenale Triestino* del nuovo grande bacino di carenaggio, in progetto a Trieste, su cui graviterà un crescente traffico cisterniero con la realizzazione dell'oleodotto per l'Europa Centrale.

Infine per l'ammodernamento e la specializzazione degli stabilimenti meccanici il piano prevede ingenti investimenti per lo Stabilimento Meccanico *Ansaldo* che, oltre a produrre motori marini a turbina e centrali elettriche tradizionali, si inserirà nel settore delle centrali nucleari.

Per quanto riguarda la costruzione dei motori diesel, essa sarà concentrata a Trieste ove è in programma la realizzazione, in accordo con il maggior gruppo privato del settore, di un grande stabilimento con una capacità produttiva annua dell'ordine di 600 mila HP.

Sul piano organizzativo, per realizzare la più razionale ripartizione di compiti nei settori delle costruzioni navali e delle produzioni meccaniche, è prevista la fusione dell'*Ansaldo*, dei CRDA e della *Navalmeccanica* in un'unica società, con sede a Genova.

Resta da sottolineare che il complessivo programma per le aziende di riparazione navale e per gli stabilimenti meccanici non può definirsi se non in stretta connessione con le iniziative previste per i cantieri di costruzione, per le quali si è in attesa di decisioni da parte del Governo.

TELEFONI — Il programma del gruppo nel settore telefonico, predisposto per il quinquennio 1966-70, comporta investimenti particolarmente rilevanti per la realizzazione dei seguenti obiettivi: *a)* quasi eliminazione, entro il 1968, delle domande giacenti, eccedenti il livello frizionale, con la costituzione di adeguati margini di riserva; *b)* integrale automatizzazione, entro il 1970, del servizio extraurbano sociale; *c)* crescente diffusione degli apparecchi supplementari ed estensione dei servizi speciali automatici; *d)* riduzione del divario esistente nella diffusione del ser-

vizio tra resto del paese e Mezzogiorno dove lo sviluppo degli impianti sarà ancora più accelerato.

È in particolare previsto che abbonati e apparecchi aumentino nel quinquennio di oltre il 35%; il traffico extraurbano a sua volta dovrebbe crescere del 50%, e quello teleselettivo di oltre l'80%. Per la fine del periodo si prevedono, quindi, 6,1 milioni di abbonati e 8,3 milioni di apparecchi, per cui il numero di apparecchi in servizio salirebbe a 15 ogni 100 abitanti, densità comparabile a quella degli altri paesi della CEE. Le comunicazioni extraurbane, infine, dovrebbero avvicinarsi al miliardo di unità. Particolare impulso riceverà, come detto, il servizio nel Mezzogiorno, dove l'espansione dei servizi e degli impianti supererà da una volta e mezza a due volte quella prevista per il centro nord.

Nel settore delle comunicazioni internazionali, importanti sviluppi sono previsti per il traffico telefonico e a mezzo di telescrivente svolto dalla *Italcable*, purché la società possa ottenere le necessarie concessioni governative; una previsione circa lo sviluppo dell'attività e degli investimenti della *Telespazio*, il cui servizio di comunicazioni intercontinentali tramite satellite è per ora in fase sperimentale, deve ancora attendere la definizione dei programmi dell'apposito Consorzio Internazionale cui la società partecipa.

TRASPORTI MARITTIMI – Con le consegne, nei primi mesi del 1966, di quattro unità destinate ai servizi locali sardi, si è esaurito il programma di rinnovo e ampliamento della flotta del gruppo *Finmare*. Impostato nel 1959-60 e integrato nel 1963, il programma ha comportato investimenti per circa 160 miliardi di lire, con l'immissione in linea di 21 nuove unità per oltre 210.000 tsl e la radiazione di 23 vecchie navi per circa 175.000 tsl. Nel volgere di soli cinque anni l'età media della flotta del gruppo è così scesa da 14 a poco più di 10 anni.

La definizione di eventuali nuovi programmi di costruzioni è attualmente subordinata alle decisioni governative — che si auspicano imminenti — in ordine al riassetto dei servizi di p. i. n. Al riguardo, va rilevato che il naviglio, per cui più si avverte l'esigenza di rinnovo, è per gran parte impiegato su linee che le indagini, compiute a livello interministeriale, hanno suggerito di sopprimere.

Mantenendo inalterato l'attuale assetto dei servizi, la sovvenzione statale può prevedersi nel 1967 dell'ordine di 65 miliardi; un suo contenimento d'altronde può attendersi soltanto dall'attuazione delle proposte di riassetto formulate dal gruppo di lavoro costituito a tal fine presso il Ministero della marina mercantile. Tali proposte includono la soppressione di alcune linee, la ristrutturazione di altre e una riorganizzazione del gruppo *Finmare*. Va rilevato che la tendenziale stazionarietà dei traffici acquisibili sulle linee di p. i. n. non consente di prevedere che i futuri introiti possano adeguatamente fronteggiare i maggiori oneri comportati dall'aumento del costo del personale e dal normale processo di rinnovo del naviglio.

Si prevede che entro il 1966 lo Stato provveda a pagare gli arretrati di sovvenzione finora stanziati; è inoltre auspicabile che quelli non stanziati (pari a circa 45 miliardi a tutto il 1966) vengano inseriti nel bilancio per il 1967, esercizio a partire dal quale gli stanziamenti dovrebbero essere costantemente adeguati alla prevedibile sovvenzione annuale di competenza, conformemente a quanto è stabilito dalla legge (1).

(1) In relazione a quanto sopra, nel bilancio dello Stato per il 1967 dovrebbe quindi essere stanziato un importo dell'ordine di 110 miliardi di lire: 65 miliardi di prevista sovvenzione di competenza dell'anno e 45 miliardi di arretrati.

È ancora da rilevare che l'esperienza ormai quadriennale dell'esercizio dei servizi di p. i. n. col vigente regime di convenzioni ha reso evidente l'esigenza di apportare alcune modifiche all'attuale meccanismo: questo si è infatti dimostrato insufficiente, con l'evoluzione in atto dei costi e degli introiti, ad assicurare una adeguata copertura dei costi dei servizi.

TRASPORTI AEREI – I programmi dell'*Alitalia* sono stati limitati al quadriennio 1966-69, in relazione alle incertezze ancora esistenti circa i nuovi tipi di aerei subsonici di grande capacità che l'industria aeronautica mondiale sarà in grado di offrire nei prossimi anni. Per il quadriennio in esame è stato assunto un saggio di espansione dell'attività della compagnia superiore a quello previsto lo scorso anno, per cui gli obiettivi precedentemente fissati per il 1970 saranno raggiunti o superati nel 1969. Tale previsione presuppone il successo dell'azione che il governo è chiamato a svolgere in sede di accordi bilaterali di traffico.

Per il triennio 1967-69 è in programma l'entrata in esercizio di 34 aviogetti (di cui 6 a lungo e 28 a medio raggio) e di 5 turboelica per la rete nazionale minore, che andranno ad aggiungersi al Caravelle e ai tre turboelica F-27 immessi in servizio nel corso del corrente anno. Dei 34 nuovi aviogetti in programma, 4 saranno in versione speciale per il trasporto esclusivo di merci, settore nel quale la compagnia ha in programma lo sviluppo anche di una adeguata organizzazione tecnico-commerciale.

L'introduzione dei nuovi aviogetti a medio raggio sulle rotte euromediterranee consentirà un crescente impiego dei Caravelle sulle linee nazionali; verranno in conseguenza radiati entro il 1969 i Viscount, con sensibili vantaggi connessi alla standardizzazione della flotta.

L'ampliamento della flotta dell'ATI permetterà a questa società di far fronte agli sviluppi della rete nazionale minore, specie nel Mezzogiorno. Al riguardo il Governo deve ancora precisare il sistema di contribuzione statale alla gestione di tali servizi.

Parallelamente all'inaugurazione di nuove linee e allo sviluppo di quelle esistenti, proseguirà l'adeguamento degli impianti e dell'attrezzatura a terra e dell'organizzazione commerciale.

AUTOSTRADE – Il programma autostradale del gruppo prevede per tutti i tronchi in concessione alla società *Autostrade* il completamento dei lavori entro il 1972. È da sottolineare, peraltro, che tali previsioni sono ancora soggette a riserva; ciò dipende dalla mancanza di un piano finanziario aggiornato in accordo con l'ANAS — come previsto dalla Convenzione — e dalle molteplici questioni connesse, tuttora in attesa di definizione, che ostacolano il normale sviluppo del programma autostradale. La riserva riguarda soprattutto i lavori ancora da appaltare, relativi a 309 km dell'autostrada Bologna-Canosa per un importo di circa 177 miliardi di lire. La normalizzazione dell'attuale situazione è infatti necessaria per procedere a nuovi appalti e a un regolare svolgimento dei lavori in programma.

In base all'attuale avanzamento dei lavori l'apertura al traffico delle autostrade di nuova costruzione è prevista nell'agosto 1966 per la Roma-Civitavecchia, nel settembre 1967 per la Como-Chiasso, nell'ottobre 1968 per la Bologna-Padova,

nei mesi di ottobre e dicembre 1969, rispettivamente, per la Napoli-Bari e la Genova-Sestri L.

Per la Bologna-Canosa, subordinatamente, come detto, al tempestivo aggiornamento del piano finanziario, il completamento delle opere può prevedersi entro il 1972. Complessivamente, per il completamento del piano nel periodo 1966-72 sono previsti investimenti per circa 660 miliardi di lire.

RADIOTELEVISIONE – Nel periodo 1966-71 la RAI proseguirà l'ampliamento della rete e il miglioramento delle possibilità di ricezione delle trasmissioni radiofoniche e televisive su tutto il territorio nazionale. Specie per la televisione, il raggiungimento delle zone marginali presenterà difficoltà tecniche rapidamente crescenti, richiedendo l'installazione di un elevato numero di impianti per modeste aliquote di utenza. In particolare, sulla II rete TV è prevista l'entrata in funzione entro il 1971 di 253 impianti trasmettitori o ripetitori (rispetto ai 114 in attività a fine 1965) mentre altri 120 saranno destinati alla prima rete. Per lo sviluppo delle radiotrasmissioni è in programma l'attivazione di 385 trasmettitori sulla rete a modulazione di frequenza e l'installazione di un impianto a onde medie ad Oristano.

Prima della fine del sessennio sarà inoltre completato il programma di automatizzazione dei centri trasmettenti e di collegamento, sia radiofonici che televisivi.

Alla fine del 1971 si prevede che l'utenza complessiva raggiunga 13 milioni di unità, di cui quasi 10 milioni utenti anche della televisione.

Proseguono gli studi e le esperienze per le trasmissioni a colori al fine di mettere l'azienda nelle condizioni tecniche di fornire il servizio al momento opportuno. Entro il 1968 saranno completati: a Torino l'edificio per le direzioni centrali distaccate e l'ampliamento del centro di produzione, a Genova la nuova sede e a Firenze la prima fase dei lavori per la nuova sede. Verranno inoltre avviati i lavori per le nuove sedi di Palermo e Cagliari.

ALTRI SETTORI – A fine 1965 i programmi della SME potevano raggrupparsi in diversi settori. In quello cartario, la *Celdit* prevede l'entrata in esercizio nel 1966 della terza macchina continua, destinata a raddoppiare la produzione di carta da scrivere e da stampa della società; verrà altresì installato un impianto di patinatura. Nel settore degli ausiliari della telefonia, la controllata *Alfacavi* ha avviato nel 1965 la costruzione di un nuovo stabilimento ad Airola (Benevento) per la produzione di cavi telefonici; l'entrata in funzione della nuova unità è prevista per la prima metà del 1967. Nel settore dei prodotti agricolo-alimentari, la SME ha in programma una serie di iniziative, prevalentemente nel Mezzogiorno, rispondenti a un indirizzo di integrazione verticale: sviluppo delle attività agricole della controllata *SEBI*; introduzione, per mezzo della società *Surgela*, nel campo della conservazione a basse temperature, potendosi prevedere che lo sviluppo delle attrezzature industriali e distributive porterà anche nel nostro paese ad una rapida espansione dei consumi di alimenti surgelati; acquisto di partecipazioni nell'industria conserviera tradizionale; avvio, infine, in collaborazione con un'impresa già affermata, di una serie di iniziative nel campo della grande distribuzione (supermercati).

Nel settore urbanistico la SME ha in corso, attraverso la società *Bestat*, la realizzazione di un complesso direzionale, commerciale e residenziale a Taranto; un'analoga iniziativa è allo studio per Napoli. Nel quadro, inoltre, dello sviluppo delle

infrastrutture metropolitane, l'IRI ha costituito con la SME e il *Banco di Napoli* la società *Infrasud* il cui primo impegno sarà la realizzazione della autostrada « tangenziale » di Napoli.

Le *Manifatture Cotoniere Meridionali* hanno allo studio, in relazione alla crisi strutturale in atto nel settore tessile cotoniero, la possibilità di un eventuale riassetto della propria attività aziendale. Per il 1966 è previsto il raggiungimento del livello di regime nello stabilimento di confezioni di Nocera, gestito dalla società *Me-Con.*, di nuova costituzione.

Nel settore dei trasporti ferroviari, la *Circumvesuviana* realizzerà il raddoppio del tratto Barra-Torre Annunziata e provvederà ad un ampio ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile. L'esecuzione delle opere è peraltro subordinata allo stanziamento dei previsti contributi dello Stato e ad una revisione delle norme di legge in ordine sia al riconoscimento integrale dei costi di costruzione sia alla misura del tasso di interesse riconosciuto sui finanziamenti necessari per l'esecuzione della parte del piano non ammessa a contributo sia, infine, al meccanismo di periodico aggiornamento della sovvenzione.

INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO – Gli investimenti del gruppo nel Mezzogiorno, considerati a partire dal 1958, primo anno di applicazione della legge 29 luglio 1957 n. 634, sono analizzati nella tabella I. I dati esposti rappresentano un consuntivo a tutto il 1965 e un preventivo, in base ai programmi approvati, per il 1966;

Tabella I - Investimenti del gruppo nel Mezzogiorno nel periodo 1958-66
(con esclusione del settore autostradale)

Settori	1958-65	1966 (a)	Totale	% sugli investimenti del gruppo nei settori corrispondenti (1958-66)
	L. miliardi			
<i>A localizzazione influenzabile</i>				
Siderurgia	557,0	89,0	646,0	48,5
Meccanica	41,6	6,0	47,6	22,2
Cantieri navali	17,3	1,6	18,9	25,4
Vari	36,7	10,6	47,3	51,6
<i>Totale</i>	<i>652,6</i>	<i>107,2</i>	<i>759,8</i>	<i>44,4</i>
<i>A localizzazione non influenzabile</i>				
Telefoni	188,7	42,0	230,7	27,4
Radiotelevisione	20,6	3,2	23,8	24,6
Vari	7,7	10,6	18,3	63,1
Energia elettrica (1958-62)	151,8	—	151,8	46,9
<i>Totale</i>	<i>368,8</i>	<i>55,8</i>	<i>424,6</i>	<i>32,9</i>
<i>Totale generale</i>	<i>1.021,4</i>	<i>163,0</i>	<i>1.184,4</i>	<i>39,4</i>

(a) Preventivo.

nel computo sono inclusi gli investimenti elettrici fino al 1962, ultimo anno in cui tale settore fece capo all'IRI; sono esclusi invece sia gli investimenti nelle autostrade, la cui localizzazione è stabilita da norme di legge, sia gli investimenti nei trasporti marittimi e aerei, perché non « localizzabili » territorialmente.

Nel periodo 1958-66, gli investimenti del gruppo nel Mezzogiorno sfiorano il 40% del totale, quota stabilita dalla legge per il complesso delle aziende a partecipazione statale. Tale quota è d'altra parte superata nei settori manifatturieri, i soli nei quali sia completamente possibile una scelta nella localizzazione degli investimenti.

Giova aggiungere che nel periodo considerato si è progressivamente intensificata l'azione del gruppo nel Mezzogiorno. Si rileva infatti che gli investimenti nel Sud delle aziende manifatturiere sono preventivati per il 1966 in 107 miliardi, pari al 45,5% del totale nei corrispondenti settori del gruppo; pur risultando inferiori alla punta elevatissima degli anni 1964 e 1965 (175 miliardi medi annui), in cui venne completato il grande centro siderurgico-cementiero di Taranto, il livello previsto supera largamente, anche in termini relativi, gli investimenti realizzati nei primi anni del periodo (circa 21 miliardi annui, in media, nel quadriennio 1958-61). D'altra parte nei settori dei servizi si registra una regolare e pur marcata espansione degli investimenti, che fra il 1958-59 e il 1966 passano infatti da 16 a 56 miliardi e dal 23,9% al 32,3% del rispettivo totale.

Nell'insieme degli investimenti del gruppo, la quota relativa al Sud, che nel quadriennio 1958-61 era pari a poco più del 25%, si porta a oltre il 40% nel quinquennio 1962-66.

Vanno poi ricordati gli investimenti nelle autostrade, che nel periodo 1958-65 hanno raggiunto nel Sud i 97 miliardi e sono preventivati in 32 miliardi per il 1966. Quindi, gli investimenti complessivi del gruppo nel Mezzogiorno assommano nei nove anni considerati a 1.315 miliardi circa.

Per il periodo successivo al 1966 i programmi del gruppo approvati a tutto il 1965 comportano investimenti per un totale di 599 miliardi. Di questi, 127 miliardi si riferiscono ai settori manifatturieri, 251 miliardi ai servizi e 221 miliardi alle autostrade; tale distribuzione riflette a un tempo il progressivo completamento del programma siderurgico e l'ulteriore sviluppo dei servizi e, soprattutto, delle costruzioni autostradali che nei prossimi anni saranno in prevalenza localizzate nelle regioni meridionali.

Il programma siderurgico prevede che le aziende meridionali produrranno nel 1969 4,6 milioni di t di ghisa e 5,7 milioni di t di acciaio, per cui il loro concorso alla produzione totale del gruppo salirà, rispetto al 1966, dal 52% al 56% (ghisa) e dal 46% al 54% (acciaio).

Per quanto riguarda gli sviluppi ulteriori è da tener presente che le strutture fondamentali del centro di Taranto sono state dimensionate in previsione di successivi aumenti di capacità (per altri 2 milioni di t di acciaio), realizzabili con un investimento relativamente contenuto.

Nel settore meccanico, in base agli attuali programmi — il cui obiettivo di fondo resta, in questa fase, l'ammodernamento e lo sviluppo delle strutture esistenti — si registreranno consistenti sviluppi nel settore automotoristico, a seguito degli accordi *Alfa Romeo-Renault* per la produzione integrata a Pomigliano d'Arco di un nuovo autocarro leggero, e nel settore aeronautico, in relazione alle consistenti commesse acquisite dalle aziende meridionali del gruppo per l'aeronautica militare e per l'estero. Nell'elettronica è prevista una espansione dell'attività della *Selenia*, nel campo militare, e dell'*ATES-Co.El.* nel campo delle apparecchiature civili; nel

ramo del macchinario industriale, infine, la fusione della *Mecfond* e della FMI consentirà un più razionale assetto produttivo.

Nel settore cantieristico sarà completato entro il 1969 l'ammodernamento degli impianti della *Navalmeccanica* a Castellammare di Stabia e della SEBN a Napoli. Gli sviluppi in programma per il gruppo delle aziende varie a localizzazione influenzabile sono essenzialmente legati alle prima ricordate iniziative SME nel settore della carta, della conservazione alimentare e degli ausiliari della telefonia.

Per quanto riguarda i servizi, i programmi telefonici del gruppo prevedono nel Mezzogiorno uno sviluppo sia dell'utenza che degli impianti nettamente superiore a quello delle altre regioni del Paese. La densità telefonica nel Sud dovrebbe salire fra il 1967 e il 1971 da 5 a 9,3 apparecchi per 100 abitanti e dal 50% al 60% della media nazionale.

I programmi del settore radiotelevisivo riguardano principalmente la II rete TV, che sarà posta in grado di servire nel 1971 circa l'80% della popolazione meridionale; è inoltre in programma la costruzione di nuove sedi a Palermo e a Cagliari.

Sono da ricordare, infine, i nuovi importanti programmi SME nei settori dell'urbanistica, delle infrastrutture viarie, dei supermercati e del turismo.

Nel settore autostradale è in programma il completamento, entro il 1969, della Napoli-Bari; il tratto Porto d'Ascoli-Canosa dell'autostrada Bologna-Canosa sarà completato entro il 1972.

Sono ancora da menzionare i programmi nel campo della formazione professionale: mentre saranno sviluppati i corsi di qualificazione dei giovani e di riqualificazione degli adulti nei centri IFAP di Napoli e di Taranto, verrà dato nuovo impulso alla attività di perfezionamento dei quadri, sia industriali che delle pubbliche amministrazioni, svolta dal *Formez*. A questo istituto specializzato, creato nel 1961 dalla Cassa del Mezzogiorno, l'IRI ha infatti recentemente deciso di partecipare al fine di dare un apporto organizzativo e finanziario, oltre che di esperienza, a un ente specificamente destinato a soddisfare le esigenze delle regioni meridionali.

*
* *

Durante il 1965 è stata portata a termine la sistemazione del settore ex-elettrico del gruppo, sulla base dei criteri generali enunciati più volte e richiamati anche nella Relazione dello scorso anno.

L'operazione di maggior rilievo ha riguardato la società capogruppo *Finelettrica* che, con delibera assembleare del 7 maggio 1965, si è deciso di fondere per incorporazione, unitamente con la *Terni*, nella *Finsider*.

Allo scopo di consentire agli azionisti *Finelettrica* una conveniente diversificazione di settori di investimento, sono state loro assegnate, previamente alla suddetta fusione, 30 milioni di azioni SIP possedute dalla stessa *Finelettrica*. Pertanto gli azionisti *Finelettrica* hanno ricevuto, per ogni gruppo di nove azioni possedute, tre azioni SIP e cinque azioni *Finsider*. Il rapporto di cambio tiene conto di vari fattori e, in primo luogo, delle quotazioni di mercato delle azioni nell'ultimo semestre precedente l'operazione oltre che delle risultanze delle situazioni patrimoniali aziendali.

L'operazione, i cui atti sono stati stipulati il 20 dicembre 1965, ha consentito agli azionisti della *Finelettrica* di acquisire partecipazioni in settori in promettente sviluppo, quali il telefonico e il siderurgico. Essa ha d'altra parte messo in grado la *Finsider*, impegnata in un rilevante programma di investimenti in una fase di depres-

sione del mercato azionario, di conseguire un più equilibrato rapporto fra mezzi propri e mezzi di terzi. Allo stesso fine ha risposto altresì la diretta cessione all'IRI del pacchetto SME (già detenuto dalla *Finelettrica*) a estinzione di crediti dell'Istituto verso la *Finsider*.

Nel corso dell'anno sono state trasferite all'ENEL le ultime imprese elettriche del gruppo, non ancora gestite formalmente dall'Ente: *Società Elettro-nucleare Nazionale* (SENN), *Idroelettrica dell'Agri* e *Sinterel*. L'*Idroelettrica Sarca Molveno*, dopo il recesso del gruppo *Edison* e dell'Istituto, si è fusa con l'*Italtel* nell'*Italcable*, passata sotto il controllo della STET. La *Trentina di Elettricità*, infine, dopo il recesso degli azionisti SME, *Terni*, *Finelettrica* e *La Centrale*, rappresentanti i due terzi del capitale, si è fusa con la *Società Esercizi Telefonici Ausiliari-SETA*, facente parte del gruppo STET.

* * *

Nel dicembre del 1965 il Consiglio di amministrazione della *Montecatini* ha deliberato di proporre all'assemblea dei soci la fusione della società nella *Edison*, da attuarsi con l'assegnazione agli azionisti ex *Montecatini* di 13 azioni della nuova società per ogni gruppo di 10 azioni possedute.

Nell'assemblea straordinaria degli azionisti, tenutasi il 28 marzo 1966, l'Istituto ha dato il suo voto favorevole alla proposta, della quale erano state previamente informate le competenti autorità di Governo. La proposta è stata approvata anche dagli azionisti della *Edison* e si attende il decorrere dei termini di legge e il riconoscimento delle agevolazioni fiscali, di cui alla legge 18 marzo 1965 n. 170, per addìvenire alla stipulazione formale dell'atto di fusione.

L'attività del gruppo

a) Investimenti

Il 1965 si caratterizza, per quanto riguarda gli investimenti, come un esercizio prevalentemente di transizione, importante per i nuovi progetti impostati più ancora forse che per le opere, pur rilevanti, che si sono andate completando.

Da una parte, l'avanzamento di alcuni dei maggiori programmi pluriennali di investimento del gruppo ha portato in alcuni settori — come la siderurgia e il cemento — al completamento di rilevanti ampliamenti di capacità produttiva, atti a far fronte per alcuni anni alla prevedibile domanda interna ed estera. D'altra parte, come può desumersi anche dalle sintetiche notizie prima fornite sui programmi di settore, nel corso del 1965 sono maturate le condizioni per l'avvio di nuove iniziative di rilievo, con particolare riguardo al settore meccanico e alle infrastrutture viarie, iniziative la cui progressiva realizzazione consente di prevedere una nuova espansione degli investimenti del gruppo.

È da rilevare, intanto, che il consuntivo degli investimenti in impianti effettuati nel 1965 — per un totale di 577 miliardi — si discosta di poco dal massimo raggiunto nel 1964, in coincidenza con la fase di maggior impegno del programma *Finsider*.

Invero, se si astrae dal settore siderurgico, anche nel 1965 gli investimenti complessivi risultano in aumento sull'anno precedente, essendo passati da 294 a 329 miliardi (+ 12%). Il rilievo di tale andamento può meglio cogliersi ove si consideri che gli investimenti fissi nazionali sono diminuiti nel 1965 di circa il 7%, in totale, e del 10,5% nei settori — industria, trasporti e comunicazioni e opere stradali — nei quali operano aziende IRI; il gruppo non ha infatti rallentato nel 1965 l'esecuzione dei propri programmi d'investimento, dimensionati in funzione dello sviluppo a lungo termine della nostra economia.

Analoga considerazione deve farsi per gli investimenti del gruppo nel Mezzogiorno che, rispetto al 1964, hanno segnato una diminuzione da 234 miliardi a 218 miliardi di lire, dovuta principalmente al progressivo completamento del centro siderurgico di Taranto. Escludendo dal computo il settore siderurgico, gli investimenti del gruppo nel Mezzogiorno risultano invece in aumento del 9% circa. Si aggiunga che gli investimenti nel Sud sono saliti al 42% circa degli investimenti complessivi del gruppo nei settori corrispondenti, contro il 41% registrato nel 1964; essi hanno inoltre concorso per circa il 77% al totale degli investimenti effettuati nel 1965 dalle aziende a partecipazione statale nelle regioni meridionali (contro il 74% nel 1964) (1).

Un esame dei dati settoriali, esposti nella tabella II, mette in evidenza che anche nel 1965 il maggiore importo di investimenti si riferisce al settore siderurgico che, con 248 miliardi, incide per oltre due quinti sul totale del gruppo. La flessione di circa 63 miliardi rispetto agli investimenti siderurgici del 1964 va attribuita, come già accennato, al graduale esaurimento di buona parte dell'ingente programma di impianti avviato nel settore nel 1959-60. Sono stati, infatti, pressoché completati nel 1965 sia l'avviamento del nuovo centro a ciclo integrale di Taranto sia l'ampliamento dei centri di Bagnoli e Cornigliano; sono inoltre proseguiti i programmi di ammodernamento in corso presso la *Terni*, la *Breda* e la *Dalmine*.

L'avanzamento dei programmi di espansione e ammodernamento delle aziende meccaniche del gruppo ha comportato nel 1965 oltre 20 miliardi di investimenti. Anche nel 1965 è lo stabilimento di Arese dell'*Alfa Romeo* che ha assorbito la maggior parte di tali investimenti: nel nuovo centro è stato ultimato il reparto ricambi e iniziata la costruzione del nuovo magazzino per i prodotti finiti; sono state altresì predisposte le opere di trasferimento, dal vecchio stabilimento del Portello, della fonderia leghe leggere e del reparto stampaggio a caldo. Nel corso dell'anno è stata poi ultimata la pista sperimentale di Balocco (Vercelli).

È inoltre entrato in funzione, nel corso del 1965, il nuovo impianto della *Delta* a Serravalle Scrivia ed è stato pressoché completato, a Monfalcone, quello della *Società Bulloneria Europea-SBE*, che inizia la propria attività nel primo semestre del corrente anno.

Tra gli altri programmi in corso sono da ricordare la costruzione della nuova officina elettromeccanica dell'*Ansaldo S. Giorgio*, il nuovo fabbricato uffici e la sistemazione degli impianti speciali per veicoli cingolati dell'*OTO-Melara*, la costruzione del nuovo centro di Castelletto (Milano) della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, le opere di ampliamento e ammodernamento presso la *Termomeccanica Italiana*, la *Nuova S. Giorgio* e la *Elettrodomestici S. Giorgio*. Infine, nel corso del-

(1) La percentuale indicata per il 1964 differisce da quella riportata nella precedente relazione per la successiva rettifica di alcuni dati (in particolare a causa dell'intervenuto trasferimento all'ENEL degli impianti elettrici della società Carbosarda).

Tabella II - Investimenti del gruppo in impianti negli anni 1964 e 1965 e previsioni per il 1966
(miliardi di lire)

Settori	1964	1965	Variazioni % 1964-65	1966 (previsioni)
<i>Aziende manifatturiere</i>				
Siderurgia	310,7	248,1	- 20,1	178
Meccanica (a)	27,9	20,5	- 26,5	33
Cantieri navali	9,8	4,7	- 52,0	9
Cemento	13,6	6,7	- 50,7	1
Altre (b)	5,9	8,4	+ 42,4	14
<i>Totale</i>	<i>367,9</i>	<i>288,4</i>	<i>- 21,6</i>	<i>235</i>
<i>Aziende di servizi</i>				
Telefoni	96,9	136,1	+ 40,5	143
Trasporti marittimi	12,7	30,4	+ 139,4	2
Trasporti aerei	18,5	17,9	- 3,2	24
Autostrade (c)	90,1	85,3	- 5,3	118
Radiotelevisione	11,3	12,9	+ 14,2	17
Altre (d)	1,1	1,0	- 9,1	5
<i>Totale</i>	<i>230,6</i>	<i>283,6</i>	<i>+ 23,0</i>	<i>309</i>
<i>Aziende varie (e)</i>	<i>6,4</i>	<i>5,3</i>	<i>- 17,2</i>	<i>8</i>
<i>Totale generale</i>	<i>604,9</i>	<i>577,3</i>	<i>- 4,6</i>	<i>552</i>

(a) Gruppo *Finmeccanica* e *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

(b) *Terni-Industrie Chimiche*, *SANAC*, *Sidercomit*, *MCM*, *Fabbricone*, *Celdit*, *SAIVO*, *ILTE*, *Cremona Nuova*, *Surgela* e altre iniziative SME.

(c) Al lordo dell'incasso dei contributi ANAS (8,5 miliardi nel 1964, 11,4 miliardi nel 1965 e 11 miliardi nel 1966).

(d) *SGAS*, *Circumvesuviana*, *Napolgas* e nuove iniziative SME.

(e) *Monte Amiata*, *Italstrade*, *Maccarese*, *IFAP*, *SEBI*, *Bestat*, *SIIMI*, *Mededil*, *CISAE* ed altre minori.

l'anno è stato acquistato il terreno per il nuovo stabilimento della *Wayne Italiana* a Pomezia, dove sarà trasferita la produzione della sede di Genova.

Gli investimenti del gruppo *Fincantieri* sono assommati nel 1965 a 4,7 miliardi di lire, che fanno seguito ai 9,8 miliardi investiti nell'esercizio precedente. In questo settore il gruppo attende l'approvazione in sede governativa del piano di radicale riassetto delineato nelle pagine precedenti. Nel 1965 le realizzazioni di maggior rilievo riguardano lo *Stabilimento Meccanico Ansaldo*, in cui si è completato l'ammodernamento della sezione caldareria e dato inizio al rinnovamento del reparto grande meccanica, e il cantiere CRDA di Monfalcone dove, oltre alla sistemazione del magazzino generale e l'installazione di nuovo macchinario, si è avviata la costruzione di un nuovo scalo-bacino per navi fino a 200 mila tpl.

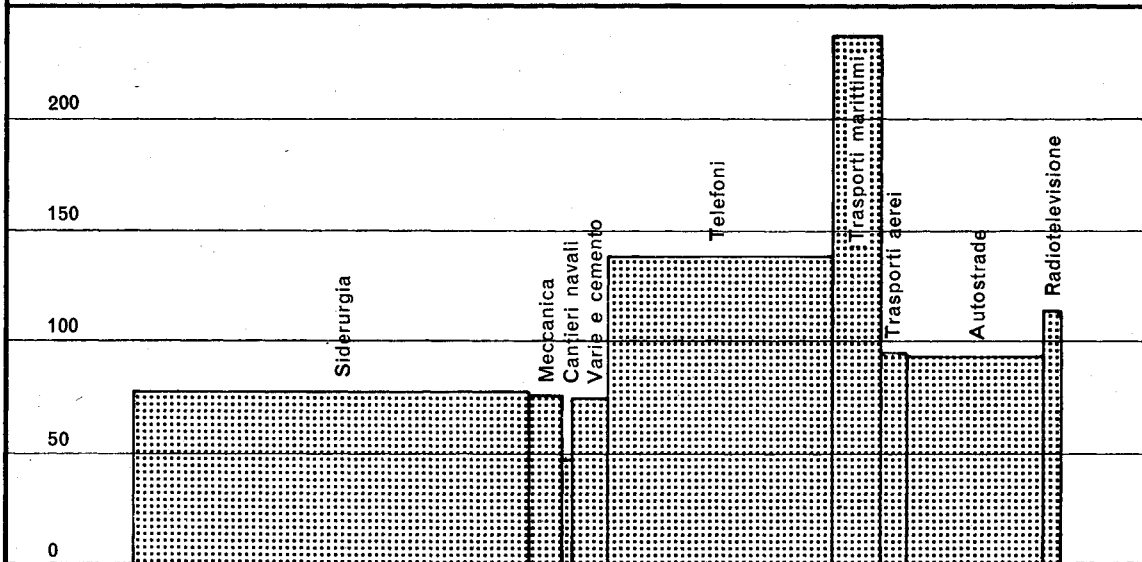
Nel settore cementiero gli investimenti effettuati nel 1965, per un importo di 6,7 miliardi, si riferiscono quasi esclusivamente a lavori di completamento dello stabilimento *Cementir* di Taranto, la cui capacità produttiva è stata pressoché raddoppiata nel corso dell'anno raggiungendo 1,1 milioni di t annue.

Gli investimenti nelle altre aziende del settore manifatturiero, pari a 8,4 miliardi di lire,

INVESTIMENTI DEL GRUPPO IN IMPIANTI

VARIAZIONI NEL 1965 PER SETTORI

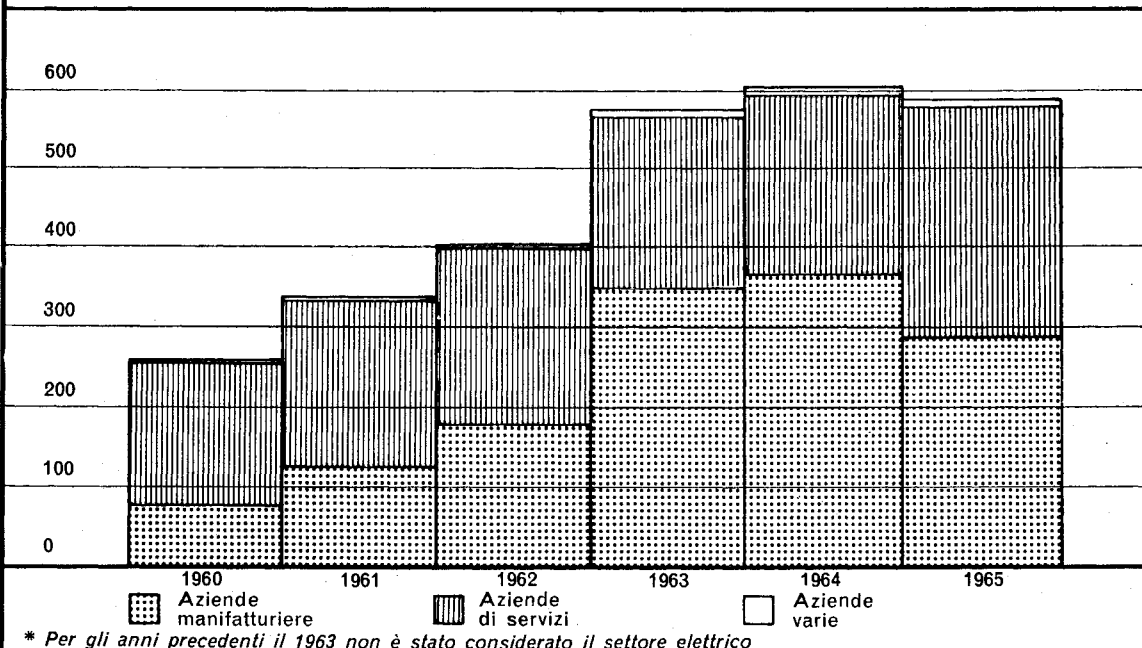
indici: 1964 = 100



NB. La larghezza delle colonnine è proporzionale agli investimenti dei rispettivi settori nel 1965

ANDAMENTO 1960-65*

L. miliardi



* Per gli anni precedenti il 1963 non è stato considerato il settore elettrico

sono imputabili in massima parte alle nuove iniziative avviate dalla SME nel settore della conservazione alimentare e degli ausiliari della telefonia; per il resto è da ricordare il programma in corso di completa ristrutturazione degli stabilimenti della *Terni Chimica*.

Passando alle aziende di servizi è anzitutto da rilevare il cospicuo incremento degli investimenti nel settore telefonico che, pari a oltre 136 miliardi, hanno superato di oltre il 40% il livello del 1964. Ampliamenti di notevole rilievo hanno registrato le reti urbane (con oltre 1 milione di km circuito installati a fronte dei 711 mila del 1964) e i numeri di centrale; l'aumento di questi ultimi, superiore a quello degli abbonati, ha permesso di accrescere ancora i margini di riserva delle centrali. Come negli esercizi precedenti, gli investimenti telefonici nel Mezzogiorno hanno avuto uno sviluppo nettamente più accentuato che nel resto del Paese.

Nel settore dei trasporti marittimi l'investimento di oltre 30 miliardi nel 1965 rappresenta nella sua quasi totalità il costo residuo di costruzione dei due transatlantici « Michelangelo » e « Raffaello », entrati in servizio nel corso dell'anno sulla rotta nordatlantica della società *Italia*.

Nel settore dei trasporti aerei, la flotta dell'*Alitalia* si è incrementata nel 1965 di 4 aviogetti (di cui 2 a grande autonomia) e di 1 turboelica del tipo Viscount (adibito alla rete nazionale), mentre sono stati radiati gli ultimi due aerei del tipo DC-3 e uno del tipo DC-6. Includendo gli impianti e le attrezzature a terra, gli investimenti sono ascesi nel 1965 a quasi 18 miliardi, all'incirca come nei due precedenti esercizi.

L'avanzamento del programma di costruzioni autostradali affidato al gruppo ha comportato nel 1965 investimenti per 85 miliardi di lire, corrispondenti a quelli del 1964, ma alquanto inferiori alle previsioni; ciò a causa di ritardi nei lavori relativi a tutte le autostrade in costruzione, da imputare prevalentemente alla laboriosità delle procedure di approvazione sia delle varianti apportate in corso d'opera sia degli accordi con gli enti coinvolti nell'attraversamento di strade e di linee ferroviarie o elettriche.

Nel 1965, con l'apertura al traffico del tronco Recco-Rapallo (km 5,6) della Genova-Sestri Levante, la rete autostradale esercita dalla società *Autostrade* ha raggiunto i 1.100 km, pari al 50% circa dell'intera rete in concessione al gruppo IRI. Nel corso dell'anno sono stati completati anche i lavori di raddoppio e di ammodernamento della Milano-Laghi e della Genova-Serravalle. Si deve ancora aggiungere che nel luglio 1965 è stato aperto al traffico, grazie anche al contributo fornito dalla *Autostrade*, il traforo stradale del Monte Bianco; nel trascorso esercizio sono stati investiti nell'opera 4 miliardi, inclusi nel dato esposto nella tabella II per il settore autostradale.

Gli investimenti della RAI sono saliti nel 1965 a circa 13 miliardi. Il maggiore impegno è stato rivolto nell'anno all'ampliamento sia della II rete televisiva, con l'installazione di 25 ripetitori (di cui 5 destinati alle trasmissioni sperimentali a colori), sia della rete radiofonica a modulazione di frequenza, con l'entrata in esercizio di 92 trasmettitori.

Giova infine rilevare che negli investimenti delle « aziende varie » sono inclusi circa 1,8 miliardi destinati dall'IFAP alla costruzione di centri di formazione professionale, nel quadro del programma avviato nel 1963 e ormai quasi ultimato.

b) Fatturato, produzione e ordini

Il fatturato complessivo del gruppo ha raggiunto nel 1965 i 1.797 miliardi, con un incremento del 10% rispetto al 1964. Si è registrata pertanto una ripresa del saggio di espansione, dopo il relativo rallentamento del 1963 e 1964, risultato tanto più apprezzabile ove si tenga conto che anche il 1965 è stato contrassegnato, come l'esercizio precedente, da riduzioni dei prezzi di vendita nei settori manifatturieri, non compensate da aumenti negli altri settori. Si aggiunga che, per il fatturato manifatturiero, è ulteriormente aumentata nel 1965 la quota relativa all'esportazione, che consente ricavi netti unitari normalmente inferiori alla media. Di conseguenza può affermarsi che, nello scorso esercizio, al sopraindicato aumento del fatturato ha corrisposto un'espansione dell'attività del gruppo più marcata in termini reali. Si deve peraltro rilevare che tale espansione non è stata sufficiente, nei settori manifatturieri, a saturare i margini di capacità produttiva disponibili, tanto più dopo gli ampliamenti, talora di eccezionale entità, intervenuti fra il 1964 e il 1965.

Passando a un esame settoriale, si rileva dalla tabella III che il fatturato siderurgico, pari a 577 miliardi, ha segnato nell'ambito del gruppo il maggiore incremento in valore assoluto (93 miliardi); d'altra parte, l'incremento percentuale, di oltre il 19%, è il più elevato segnato dalla siderurgia nell'ultimo quinquennio, nonostante l'andamento cedente dei ricavi, per le ragioni prima ricordate. Invero, grazie all'apporto delle nuove capacità produttive di cui si è già detto, e in particolare del nuovo centro di Taranto, la produzione del gruppo ha conseguito nel 1965 nuovi primati per la ghisa (5,2 milioni di t) e per l'acciaio (7,5 milioni di t) con incrementi rispettivamente del 60% e del 50% circa sui livelli del 1964; ciò ha permesso di ridurre progressivamente l'impiego di semiprodotto di importazione nella produzione di finiti, aumentata nell'anno di circa il 33%.

A fine anno gli ordini assunti dalla siderurgia si mantenevano ancora sui livelli di un anno prima, confermando la sostanziale stazionarietà della domanda complessiva, in cui si compensano le flessioni registrate da alcuni prodotti (tondo, vergella e profilati) con gli aumenti di altri (in particolare prodotti piatti, tubi saldati, rotaie e armamento).

Le aziende meccaniche hanno inevitabilmente risentito della caduta, per il secondo anno consecutivo, degli investimenti nazionali e della debolezza della domanda interna di beni di consumo durevole. Il fatturato del settore, pari a 335 miliardi, è rimasto sui livelli dell'esercizio precedente.

L'andamento dei singoli rami produttivi mostra comunque una buona espansione del fatturato automotoristico (+ 9,1%), imputabile interamente alle produzioni automobilistiche (i veicoli industriali hanno invece denunciato un'ulteriore flessione). Le immatricolazioni di vetture *Alfa Romeo* sono aumentate, nel 1965, del 9,4%, a fronte di un ristagno per le altre marche nelle classi di cilindrata alle quali appartengono le vetture della casa milanese; il raffronto è anche più favorevole per le vendite all'estero, di cui si tratterà nel paragrafo successivo. Tali risultati riflettono l'indubbio successo ottenuto dai nuovi modelli (in particolare la Giulia Super) immessi sul mercato nel 1965.

Il fatturato elettromeccanico risulta nell'insieme in diminuzione, dato che la forte espansione delle vendite della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (+20,7%) è stata più che assorbita dalla riduzione del fatturato dell'*Ansaldo S. Giorgio* e degli stabilimenti meccanici dei cantieri, il cui livello di attività ha risentito della caduta degli ordini nel 1963-64.

Tabella III - Fatturato del gruppo per settori negli anni 1964 e 1965 (a)
(miliardi di lire)

Settori	1964	1965	Variazioni % annue		
			media quin- quennio 1960-64	1964	1965
<i>Aziende manifatturiere</i>					
Siderurgia	484,5	577,3	+ 10,2	+ 1,9	+ 19,2
Meccanica	333,1	335,5	+ 14,1	+ 2,9	+ 0,7
Costruzioni e riparazioni navali	111,2	106,5	+ 5,5	- 0,8	- 4,2
Cemento	22,2	23,0	+ 18,5	+ 0,5	+ 3,6
Altre (b)	50,2	49,9	+ 9,5	+ 6,4	- 0,6
<i>Totale</i>	<i>1.001,2</i>	<i>1.092,2</i>	<i>+ 10,9</i>	<i>+ 2,1</i>	<i>+ 9,1</i>
<i>Aziende di servizi</i>					
Telefoni	244,6	276,9	+ 18,8	+ 20,1	+ 13,2
Trasporti marittimi	88,5	96,2	+ 6,8	+ 2,4	+ 8,7
Trasporti aerei	115,3	137,7	+ 26,3	+ 15,3	+ 19,4
Autostrade	26,5	36,1	—	+ 35,9	+ 36,2
Radiotelevisione (c)	79,6	86,4	+ 13,4	+ 16,2	+ 8,5
Altre (d)	22,5	23,2	+ 21,8	+ 37,2	+ 3,1
<i>Totale</i>	<i>577,0</i>	<i>656,5</i>	<i>+ 17,7</i>	<i>+ 16,7</i>	<i>+ 13,8</i>
<i>Aziende varie (e)</i>	<i>55,2</i>	<i>48,1</i>	<i>+ 29,4</i>	<i>+ 64,3</i>	<i>- 12,9</i>
<i>Totale generale</i>	<i>1.633,4</i>	<i>1.796,8</i>	<i>+ 13,5</i>	<i>+ 8,3</i>	<i>+ 10,0</i>

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici, prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo; in particolare, il fatturato meccanico si riferisce al gruppo *Finmeccanica*, alla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, all'*ATES-Co.El.* e alle produzioni meccaniche non navali del gruppo *Fincantieri*. Le divergenze risultanti per il 1964, rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione, sono dovute, oltreché a successivi acceramenti, all'inclusione di nuove società controllate da *SME* e *Alitalia*.

(b) Comprende, oltre al fatturato delle società di cui alla nota (b) della tabella II, anche quello della *Fonit-Cetra* e varie minori.

(c) Al netto dell'aliquota degli introiti RAI di spettanza dello Stato (8,7 miliardi nel 1964 e 9,5 miliardi nel 1965).

(d) Comprende oltre al fatturato delle società di cui alla nota (d) della tabella II anche quello delle società *SEAT* e *SIPRA*.

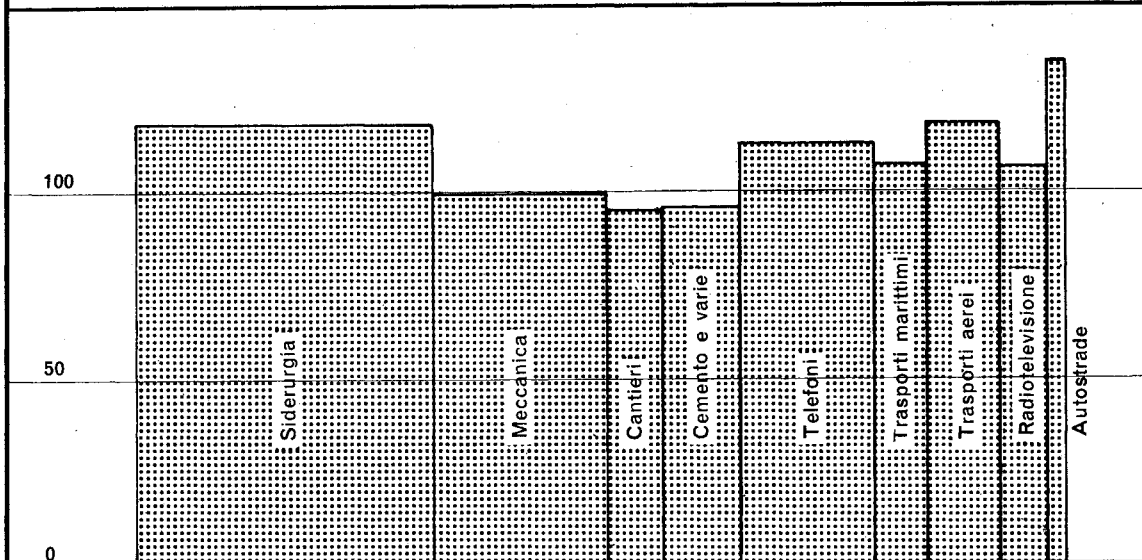
(e) Vedi nota (e) della tabella II.

Anche nel ramo del macchinario per la lavorazione dei metalli, alla marcata riduzione del fatturato nel 1964 ha fatto seguito, nell'esercizio trascorso, un'ulteriore flessione dell'ordine dell'8%. Nel ramo elettronico il fatturato ha registrato una diminuzione del 5,5% ma l'attività svolta ha consentito un adeguato sfruttamento delle capacità produttive; buono anche il ritmo di produzione del settore ferroviario, grazie al cospicuo carico di lavoro acquisito nel 1964; nel ramo aeronautico, infine, il progressivo esaurimento delle commesse militari da tempo acquisite spiega la contrazione del fatturato di circa il 15%.

Per l'insieme del settore meccanico il flusso dei nuovi ordini è rimasto nel 1965 di circa l'11% inferiore all'anno precedente. La flessione è imputabile prevalentemente

FATTURATO DEL GRUPPO VARIAZIONI NEL 1965 PER SETTORI

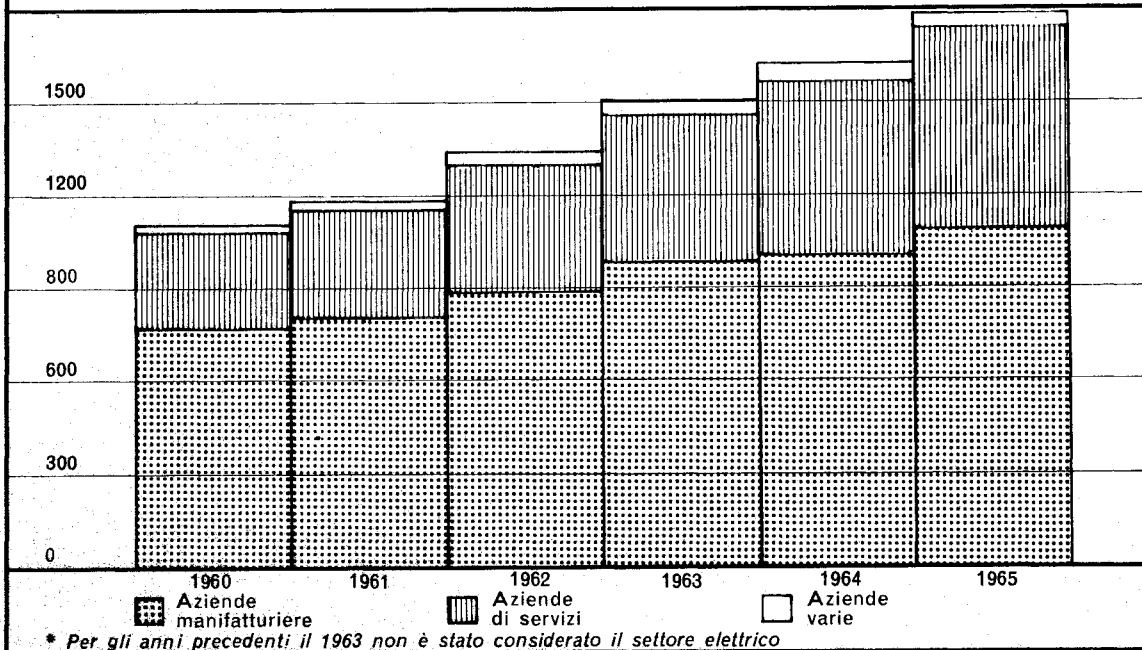
indici: 1964 = 100



NB. La larghezza delle colonnine è proporzionale al fatturato dei rispettivi settori nel 1965

ANDAMENTO 1960-65*

L. miliardi



* Per gli anni precedenti il 1963 non è stato considerato il settore elettrico

al settore ferroviario e alle produzioni militari dell'OTO-Melara, ma per entrambi le consistenti commesse a sviluppo pluriennale assunte nel 1964 mantengono tuttora il carico di lavoro a un livello adeguato. Una certa flessione hanno denunciato altresì gli ordini nel ramo aeronautico, che peraltro ha potuto acquisire un nuovo importante carico di lavoro a cavallo del 1965-66. Le commesse affluite agli altri rami della meccanica risultano nel complesso in aumento, grazie anche al particolare sforzo di penetrazione commerciale all'estero; è però da sottolineare che nei comparti elettromeccanico e del macchinario industriale il carico di lavoro rimane del tutto inadeguato rispetto alle capacità produttive disponibili.

Il fatturato complessivo dei cantieri navali, pari a 106,5 miliardi, è diminuito del 4,2% rispetto al 1964. A un discreto aumento delle riparazioni, dovuto al generale buon andamento di tale mercato, si è accompagnata una flessione nel settore delle costruzioni sul quale si è negativamente ripercossa la prolungata interruzione — dal giugno 1964 al novembre 1965 — delle misure di pubblico sostegno. Va rilevato che, essendo state consegnate nel decorso esercizio le grandi t/n passeggeri « Raffaello », « Michelangelo » e « Oceanic », il carico di lavoro dei cantieri risulta ormai composto in assoluta prevalenza di navi da carico. Una ripresa consistente di commesse si è registrata all'inizio del 1966 (incluse, tra l'altro, tre metaniere di nuova concezione) per cui i cantieri hanno acquisito un carico di lavoro che impegnerà le loro maestranze pienamente sino a quasi tutto il 1967 e, in buona parte, anche oltre.

Praticamente stazionario è risultato nel 1965 il fatturato del settore cementiero, dove lo sviluppo delle capacità produttive ha coinciso con una caduta della domanda; a sua volta il minor fatturato delle « altre aziende » manifatturiere riflette, principalmente, il calo delle vendite nei settori tessile e cartario.

L'insieme delle aziende di servizi ha registrato nel 1965 un aumento degli introiti complessivamente più contenuto che nel 1964 (+ 13,8% contro + 16,7%). Il fatturato telefonico ha raggiunto i 277 miliardi con un aumento del 13,2%, alquanto inferiore a quello dei precedenti esercizi; in effetti, sebbene l'aumento tariffario abbia inciso nel 1965 su dodici mesi anziché otto come nel 1964, l'espansione dell'utenza, e ancor più, quella del traffico extraurbano sono state alquanto più contenute che negli anni precedenti, in conseguenza soprattutto del rallentamento denunciato durante il primo semestre dell'esercizio.

Gli introiti lordi delle compagnie del gruppo *Fimmare* sono saliti a 96 miliardi: l'aumento dell'8,7%, il più marcato dell'ultimo quinquennio, è dovuto per quasi la metà al maggior numero di passeggeri trasportati dalla società *Italia*, che ha immesso nel 1965 due nuove t/n sulla rotta del Nord Atlantico. Discreto anche lo sviluppo del trasporto merci, dove a un lieve incremento delle quantità complessivamente trasportate (+ 2,5%) si è accompagnato un più che proporzionale incremento degli introiti lordi (+ 9,1%), grazie al miglioramento qualitativo dei carichi oltre che all'aumento di alcune tariffe.

L'*Alitalia* (incluse le società controllate) ha visto salire nel 1965 i propri introiti a circa 138 miliardi. L'incremento del 19,4% risulta alquanto superiore a quello del 1964, nonostante l'accanita concorrenza, sulla rotta del Nord Atlantico, da parte delle compagnie statunitensi. In quest'ultimo settore, che concorre per circa tre quinti agli introiti totali, l'*Alitalia* ha potuto contenere la flessione del coefficiente di occupazione posti in limiti inferiori a quelli delle altre compagnie. Particolarmente significativi sono stati anche i risultati conseguiti sulle rotte europee, con un aumento del traffico passeggeri di quasi il 16%. Il trasporto di merci, infine, ha confermato le sue notevoli possibilità di espansione.

I proventi del traffico autostradale hanno raggiunto nell'anno i 36 miliardi di lire. Per circa due terzi vi ha concorso l'Autostrada del Sole, per la quale il 1965 è stato il primo anno di completo esercizio: l'incremento del traffico, per tratti comparabili, è stato pari al 15,3%, grazie soprattutto al forte sviluppo del movimento merci sui tronchi Bologna-Firenze e Roma-Napoli. Sull'intera rete autostradale del gruppo il traffico, calcolato sempre per tratti comparabili, è aumentato nel 1965 del 12,3%; come nell'esercizio precedente, il movimento passeggeri è cresciuto a un saggio (12,5%) più rapido di quello del traffico merci (11,4%).

Gli introiti del settore radiotelevisivo, al netto della quota pertinente allo Stato di 9,5 miliardi, hanno superato nel 1965 gli 86 miliardi. L'utenza complessiva, alla fine dell'anno, aveva raggiunto i 10,6 milioni di abbonati e quella televisiva aveva superato i 6 milioni. L'incremento nell'anno per la TV è di 830 mila unità, contro le 930 mila del 1964, andamento che non sembra attribuibile solo a fattori congiunturali, tenuto presente che nel nostro Paese il rapporto tra densità televisiva e reddito pro-capite supera ormai quello di gran parte degli altri Paesi europei.

Si rileva infine che il fatturato del gruppo delle aziende varie denuncia una flessione di circa il 13%, imputabile quasi interamente alla diminuita attività del gruppo *Italstrade*.

c) Esportazione

Il fatturato estero delle aziende manifatturiere del gruppo è assommato nel 1965 a circa 237 miliardi, pari a circa il 22% del fatturato totale delle aziende interessate. Prescindendo dalle vendite NATO (che non raggiungono la decina di miliardi né nel 1964 né nel 1965) l'incremento rispetto all'esercizio precedente è pari al 21%, il più elevato finora conseguito dopo il massimo registrato nel 1964 (+ 23,7%). Tale andamento riflette l'azione delle aziende diretta a fronteggiare la contrazione della domanda interna; al tempo stesso non è dubbio che il gruppo ha visto concretarsi in questi due anni i primi risultati dell'intensa azione svolta sui mercati di esportazione. Sta di fatto che il fatturato estero (NATO escluso) è cresciuto in un biennio del 55%, concorrendo per il 67,5% all'espansione del fatturato manifatturiero totale.

Come appare dalla tabella IV, il settore siderurgico, con 131 miliardi, ha continuato a concorrere a circa la metà del fatturato estero totale; in particolare, la principale azienda del settore, *Italsider*, ha da sola registrato nel 1965 gli 80 miliardi di vendite all'estero, pari al 35% del totale del gruppo (NATO escluso). In complesso, l'incremento percentuale del fatturato estero della siderurgia è stato del 41,5% rispetto al 1964, quasi doppio di quello pur elevato dell'anno precedente. Tale aumento ha richiesto un'espansione alquanto più marcata delle quantità esportate, in una situazione di ricavi unitari quasi sempre cedenti a causa della vivacissima concorrenza internazionale: nell'insieme le esportazioni siderurgiche del gruppo, pari nel 1965 a 1,7 milioni di t (in peso greggio equivalente), hanno superato di oltre il 55% i livelli del 1964.

Il fatturato estero delle aziende meccaniche ha raggiunto nel 1965 circa 65 miliardi (prescindendo dai 7 miliardi del fatturato NATO) con un incremento dell'11% circa sul 1964; la ripresa, che fa seguito alla lieve flessione dell'esercizio precedente, è imputabile all'accresciuto fatturato estero degli stabilimenti meccanici dei cantieri (salito da 3 a 9 miliardi di lire) e al buon andamento delle vendite all'estero di alcune

Tabella IV - Fatturato estero del settore manifatturiero negli anni 1964 e 1965 (a)
(miliardi di lire)

		1964	1965	Variazioni % annue		
				Media quin- quennio 1960-64	1964	1965
<i>Fatturato ordinario</i>						
	Siderurgia	92,3	130,6	+ 9,8	+ 21,3	+ 41,5
	Meccanica	58,5	64,9	+ 13,5	- 3,6	+ 10,9
	Costruzioni e riparazioni navali	37,3	31,3	+ 5,2	+152,0	- 16,1
	Varie	1,8	3,0	..	- 5,3	+ 66,7
	<i>Totale</i>	189,9	229,8	+ 10,0	+ 23,7	+ 21,0
<i>Fatturato NATO</i>						
		9,8	7,0	+ 25,8	+ 22,5	- 28,6
	<i>Totale generale</i>	199,7	236,8	+ 10,5	+ 23,7	+ 18,6

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

aziende *Finmeccanica*, soprattutto nei rami automotoristico ed elettronico. Significativa l'espansione del fatturato *Alfa Romeo*, il cui numero di vetture esportate è salito del 14,4% a fronte di una riduzione del 2,4% per la restante industria nazionale. Si rileva che con 26,6 miliardi di fatturato estero l'*Alfa Romeo* si colloca nel 1965 al secondo posto fra le aziende esportatrici del gruppo. Uno sviluppo delle correnti di esportazione è stato registrato infine dalle *Officine Elettromeccaniche Triestine* e dalla *Wespa* mentre è diminuito il fatturato estero dei rami elettromeccanico, ferroviario e aeronautico.

Molto più confortante per il settore meccanico è risultato nel 1965 l'incremento degli ordini per l'estero, passati da 54,7 a 84,7 miliardi di lire (+ 55%, al netto delle commesse NATO). Circa tre quarti di tale incremento riguarda le aziende *Finmeccanica*, soprattutto dei rami automotoristico, elettromeccanico e ferroviario, mentre il resto è relativo agli stabilimenti meccanici dei cantieri, che hanno acquisito nuovi ordini per circa 11 miliardi (2 miliardi nel 1964) riguardanti, per buona parte, forniture di impianti alla Jugoslavia.

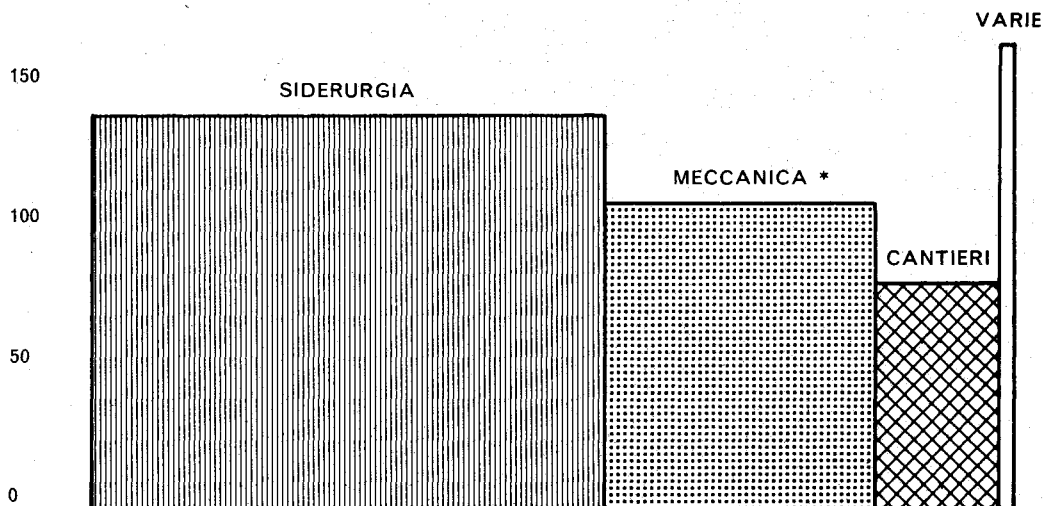
Il fatturato estero dei cantieri navali ha registrato nel 1965 una sensibile flessione (- 16%) imputabile esclusivamente all'attività di costruzione, che ha visto il graduale esaurimento delle commesse acquisite negli anni precedenti. I centri di riparazione hanno invece sviluppato il loro lavoro per l'estero (da 6,1 a 8,7 miliardi) a seguito di una vigorosa espansione della domanda. Anche per gli ordini la caduta registrata rispetto al 1964 (da 21,8 a 18,8 miliardi) riguarda le nuove costruzioni, in relazione alla già ricordata interruzione delle sovvenzioni pubbliche, mentre sono aumentate le acquisizioni dei riparatori navali. È peraltro da segnalare che, grazie alle misure di sostegno di recente approvate, nei primi mesi del 1966 sono stati acquisiti ordini dall'estero per circa 110 mila tpl.

Il fatturato estero delle restanti aziende esportatrici del gruppo, operanti in settori manifatturieri diversi, è salito nel 1965 a 3 miliardi di lire; l'aumento è attribuibile in parte alla *Terni-Chimica* ma soprattutto alla *Cementir*, le cui vendite all'estero, intensificate anche per compensare la caduta della domanda interna, hanno sfiorato nel 1965 il miliardo.

FATTURATO ESTERO DELLE AZIENDE MANUFATTURIERE DEL GRUPPO

VARIAZIONI NEL 1965 PER SETTORI

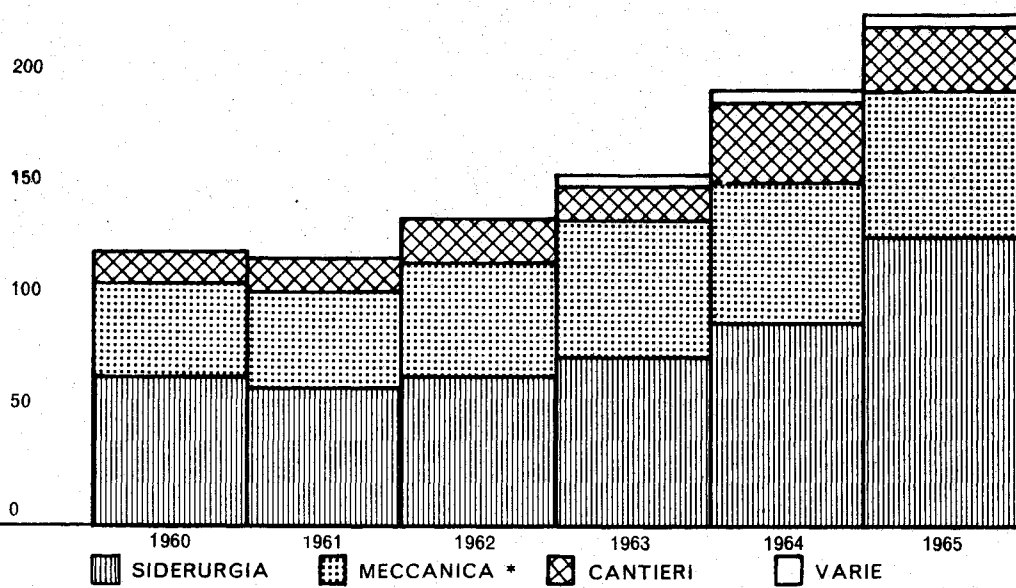
indici: 1964 = 100



* Escluso fatturato NATO

ANDAMENTO 1960-65

L. miliardi



* Compreso fatturato NATO

d) Settore bancario

Il 1965 è stato caratterizzato, in campo bancario, da una elevata liquidità. Mentre la raccolta in lire da clienti è aumentata a un saggio del 17,7%, doppio di quello del 1964, gli impieghi in lire verso la clientela sono rimasti per buona parte del 1965 sotto il livello dell'anno precedente e solo grazie alla ripresa registrata negli ultimi mesi si sono riportati a un livello del 5,6% superiore a quello di fine 1964. Sensibili aumenti hanno quindi denunciato le riserve primarie, gli impieghi in titoli e le operazioni in valuta, cui sono affluite le eccedenze di tesoreria create nell'anno.

Dall'andamento generale descritto non differisce sostanzialmente quello delle tre banche di interesse nazionale, *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma*. I loro depositi a risparmio e conti correnti in lire della clientela sono saliti a fine 1965 a 3.726 miliardi (18,2% del totale nazionale) con un aumento del 17,6%, pari a 557 miliardi, il massimo finora conseguito.

Allo sviluppo della raccolta non ha però corrisposto un'espansione degli impieghi in lire presso la clientela: fra la fine del 1964 e la fine del 1965 questi sono infatti scesi a 2.662 miliardi, con una contrazione di 71 miliardi, pari al 2,6% (1); conseguentemente, il rapporto fra gli impieghi in lire (al netto del risconto) e la raccolta in lire da clienti e da banche è sceso dal 72,9% di fine 1964 al 61,3% a fine 1965 (presso le altre banche del sistema, dal 58,3% al 53,2%). Si è avuto, per contro, un incremento sensibile delle disponibilità liquide (+ 134 miliardi), del portafoglio titoli (+ 228 miliardi) e, soprattutto, della «posizione» in divisa (+ 404 miliardi).

La gestione delle banche ha risentito di un'ulteriore accentuazione del costo medio della raccolta e dell'aumento delle spese generali di amministrazione dipendente principalmente dal maggior costo unitario del personale e dall'aggravamento del carico tributario. Il rendimento medio degli impieghi di credito ordinario è rimasto invece sostanzialmente invariato, sicché il margine rispetto al costo medio della raccolta ha subito una sensibile contrazione.

Grazie tuttavia ai proventi ottenuti dal forte sviluppo del lavoro di intermediazione, soprattutto per negoziazione di titoli, e ai benefici derivanti dai progressi in campo organizzativo, è stato possibile effettuare anche nel 1965 i consueti ammortamenti e prudenziali accantonamenti e chiudere i bilanci con utili superiori, seppur di poco, a quelli del 1964.

Allo scopo di migliorare il rapporto fra i mezzi propri e la raccolta, le banche in esame hanno deliberato di procedere, nel 1966, al raddoppio a pagamento dei capitali sociali (da 20 a 40 miliardi la *Banca Commerciale Italiana*, da 15 a 30 miliardi il *Credito Italiano* e da 12,5 a 25 miliardi il *Banco di Roma*).

La stasi del settore edilizio e le incertezze, specie nel primo semestre, del mercato del reddito fisso non hanno impedito un soddisfacente sviluppo dell'attività del *Credito Fondiario Sardo*. Grazie anche alla collaborazione delle tre banche di interesse nazionale per la diffusione delle cartelle ed alla preferenza ad esse accordata da primari investitori istituzionali, l'ammontare dei mutui concessi nell'anno

(1) Ove si escludano dal computo i 43 miliardi di risconto ancora in essere a fine 1964, la flessione risulta di soli 28 miliardi, pari all'1%.

ha raggiunto i 51,1 miliardi (45,4 miliardi nel 1964) e l'importo delle cartelle in circolazione è salito a fine 1965 a 247,8 miliardi (+ 11,3%).

Per contro, l'attività della *Sezione Autonoma Opere Pubbliche* è stata, come nei due anni precedenti, pressoché nulla, a causa delle difficoltà incontrate nel collocamento delle obbligazioni. L'ammontare dei mutui in essere è rimasto invariato in 8,6 miliardi.

Nel corso del 1965 l'attività di *Mediobanca*, dopo il sensibile rallentamento verificatosi nel 1964, ha registrato cospicui progressi: la raccolta è passata da 364 a 446 miliardi, con un incremento del 22,5%, mentre gli impieghi — ivi compresi finanziamenti non ancora erogati rispettivamente per 41 e per 74 miliardi — sono saliti da 343 a 416 miliardi (+ 21,3%). In forte espansione anche il collocamento di emissioni obbligazionarie: la *Mediobanca* infatti ha diretto consorzi per 360 miliardi (118 miliardi nel 1964); nessuna attività si registra invece per il secondo anno consecutivo nel settore degli aumenti di capitale.

L'utile di bilancio dell'esercizio 1964-1965 ha segnato un soddisfacente progresso.

L'andamento economico generale delle zone in cui opera il *Banco di Santo Spirito* ha consentito un soddisfacente sviluppo sia degli impieghi che della raccolta. In particolare, gli impieghi in lire sono saliti, nel corso del 1965, a 183,6 miliardi, con un aumento dell'11,1%, mentre i mezzi di terzi (depositi a risparmio, conti correnti e assegni circolari) hanno segnato un incremento del 16%, raggiungendo i 373,5 miliardi.

Il risultato economico, pur risentendo dell'aumento del costo medio del denaro e della flessione del rendimento medio degli impieghi, ha segnato un lieve progresso rispetto al 1964, grazie soprattutto all'accresciuto gettito delle operazioni di intermediazione.

Anche per il *Banco* è stato deliberato un aumento a pagamento del capitale sociale, che sarà portato, nel corso del 1966, da 3 a 8 miliardi.

e) Ricerca

L'attenzione del gruppo ai problemi della ricerca industriale si è accentuata in questi ultimi anni con l'acuirsi della concorrenza, comportato dal processo di integrazione economica e dall'insediamento in Europa dell'industria americana più avanzata sul piano tecnologico. L'attività di ricerca, giovandosi particolarmente di una programmazione a lungo termine e di una concentrazione di risorse e di uomini, ha reso evidente l'opportunità di un intervento stimolatore dell'IRI, nel quadro degli indirizzi che in questo campo vengono formulati dal Governo. In vista di ciò l'Istituto promosse, nel novembre 1964, un convegno di gruppo inteso a puntualizzare i problemi e a definire le direttive per una più intensa attività delle aziende in questo campo. Mentre l'attività di ricerca fu inserita nel processo di programmazione aziendale, compiti di promozione e di coordinamento furono assegnati ad un gruppo di lavoro per la ricerca, composto di rappresentanti dell'Istituto, delle cinque finanziarie capogruppo e delle società *Alitalia*, *RAI* e *Autostrade*.

Sebbene i risultati della ricerca non possano di norma percepirsi che nel lungo periodo, vanno tuttavia sottolineati i progressi qualitativi e quantitativi già conseguiti. Si è

innanzitutto acquisita nell'ambito del gruppo una maggiore e più diffusa consapevolezza dell'importanza della ricerca e dei mezzi e metodi che questa comporta. Si sono inoltre avviate iniziative volte a migliorare l'organizzazione di tale attività: tra queste si ricorda la nomina di responsabili aziendali della ricerca alle dirette dipendenze delle direzioni. Sono stati infine impostati programmi di notevole impegno, che porteranno la spesa per la ricerca nel 1969 a un livello superiore di oltre il 70% rispetto a quello del 1965.

In particolare, nell'ambito del gruppo durante il 1965 hanno effettuato attività di ricerca e sperimentazione 29 aziende, tra cui vanno segnalate, per l'importanza dei loro laboratori, l'*Alfa Romeo* nel campo motoristico, l'*Ansaldo S. Giorgio* nel settore elettrotecnico e le società *Selenia*, *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, *RAI* e *Telespazio*, interessate a una vasta gamma di ricerche nel campo elettronico. Hanno inoltre svolto attività tre centri autonomi: il *Centro Sperimentale Metallurgico-CSM*, cui partecipano, accanto alla *Finsider*, altri produttori e utilizzatori di prodotti siderurgici (*Finmeccanica*, *Fincantieri*, *Fiat*, *Falck*, *Cogne*, *Redaelli*); il *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni-CSELT* della *STET* e, infine, il *Centro Tecniche Navali-CETENA*.

Nel 1965, con riferimento al gruppo nel suo complesso, il personale tecnico impiegato nella ricerca è stato di circa 2.200 « unità equivalenti a tempo pieno », mentre le spese correnti comportate da tale attività sono state pari a 12,2 miliardi di lire. Tra le iniziative di maggior rilievo, per ampliare la capacità di ricerca del gruppo, va sottolineata la costruzione a Castel Romano del nuovo complesso del CSM; nell'esercizio in esame sono state ultimate la progettazione del centro e la preparazione del terreno in vista dei lavori di costruzione iniziati nel corrente anno. Per quanto riguarda il CSELT, è in corso di costruzione la nuova sede presso Torino, nella quale a partire dal 1967 saranno trasferiti i laboratori. Va infine ricordato che la *Finmeccanica* ha costituito nel 1965 a Firenze il Centro Studi di Trazione per lo studio e la progettazione di nuovi prodotti per la trazione ferroviaria, cui sono interessate l'*Aerfer*, le *O.M. Pistoiesi*, l'*Ansaldo S. Giorgio* e la *Termomeccanica*; ha inoltre partecipato con l'*Olivetti* e la *Fiat* alla creazione, con sede a Ivrea, dell'*Istituto per le Ricerche di Tecnologia Meccanica*, dedito allo studio e progettazione delle macchine utensili.

Da quanto esposto risulta evidente l'impulso dato ai centri di ricerca costituiti su base interaziendale, settoriale e intersettoriale, anche in accordo con società esterne al gruppo; tali centri agevoleranno la realizzazione di ricerche a lungo termine e la collaborazione tra aziende produttrici e aziende utilizzatrici di determinati prodotti.

Nel complesso, gli investimenti in tali centri e nei laboratori aziendali sono assommati nel 1965 a 2,6 miliardi (di cui 0,6 relativi al CSM e 0,4 al CSELT), ma sono destinati ad aumentare notevolmente già nell'anno in corso.

Va infine ricordato che l'IRI ha partecipato all'attività del gruppo di studio sulla ricerca nelle aziende di Stato e a partecipazione statale, la cui creazione fu decisa in un convegno del febbraio 1965; tra l'altro sono stati individuati taluni temi di ricerca suscettibili di sviluppo in comune e per alcuni di questi si è dato inizio alla attuazione.

È auspicabile che lo sviluppo della ricerca nel gruppo possa trarre giovamento dalla politica perseguita in questo campo dal Governo e, in specie, dall'attività di coordinamento e di promozione del Ministero per la ricerca scientifica e tecnologica. In particolare si dovrebbe poter contare, oltre che su agevolazioni di carattere fiscale

e creditizio, sull'assegnazione di contratti di ricerca direttamente alle aziende e — secondo una tendenza che si va sviluppando nei principali paesi europei — su misure atte a facilitare la realizzazione di impianti pilota e la sperimentazione e messa a punto di prototipi.

f) Occupazione e problemi del lavoro

Il personale del gruppo a fine 1965 assommava a 284 mila unità, livello corrispondente a quello di un anno prima; tale sostanziale stabilità complessiva risulta tuttavia da andamenti settoriali difformi in relazione all'andamento congiunturale.

Come appare infatti dalla tabella V, nelle aziende manifatturiere l'occupazione risultava di 169.200 unità con una diminuzione di 2.500 unità (— 1,5%) nei confronti

Tabella V - Personale occupato nelle aziende IRI alla fine degli anni 1964 e 1965 (a)
(migliaia di unità)

Settori	Personale dipendente al		Variazione rispetto al 1964	
	31-12-1964	31-12-1965	assoluta	percentuale
<i>Aziende manifatturiere</i>				
Siderurgia (b)	63,4	64,3	+ 0,9	+ 1,4
Meccanica (c)	47,5	46,9	— 0,6	— 1,3
Cantieri navali (*)	28,4	27,0	— 1,4	— 4,9
Tessile	4,1	3,6	— 0,5	— 12,2
Varie	28,3	27,4	— 0,9	— 3,2
<i>Totale</i>	<i>171,7</i>	<i>169,2</i>	<i>— 2,5</i>	<i>— 1,5</i>
<i>Aziende di servizi</i>				
Telefoni (d)	45,4	47,2	+ 1,8	+ 4,0
Trasporti marittimi (e)	13,4	13,6	+ 0,2	+ 1,5
Trasporti aerei (f)	9,0	9,5	+ 0,5	+ 5,6
Autostrade	1,8	1,9	+ 0,1	+ 5,6
Radiotelevisione	9,3	9,5	+ 0,2	+ 2,2
<i>Totale</i>	<i>78,9</i>	<i>81,7</i>	<i>+ 2,8</i>	<i>+ 3,5</i>
Banche	32,5	32,3	— 0,2	— 0,6
IRI e finanziarie capogruppo (g)	1,0	1,0	—	—
<i>Totale generale</i>	<i>284,1</i>	<i>284,2</i>	<i>+ 0,1</i>	<i>..</i>
(*) di cui: costruzioni e riparazioni navali	21,3	20,2	— 1,1	— 5,2
produzioni meccaniche	7,1	6,8	— 0,3	— 4,2

(a) Per omogeneità di confronto tra il 1965 e l'anno precedente, l'occupazione considerata è riferita alle aziende partecipanti al gruppo al 31-12-1965; i valori del 1964 comprendono quindi i dati relativi al personale della *Italcable* (3.100 unità) e della *Surgela* (100 unità) acquisite nel corso del 1965. Il criterio di raggruppamento delle società per settori merceologici, seguito nella tabella, differisce da quello per società finanziarie, seguito nella seconda parte della relazione; a ciò sono pertanto attribuibili le eventuali divergenze fra i dati.

(b) Compresa altre società produttrici collegate con le attività siderurgiche.

(c) Compresa Società Italiana Telecomunicazioni Siemens e ATES-Co.El.

(d) Compresa *Italcable*.

(e) Compreso il personale all'estero dipendente dalle società di navigazione (318 unità a fine 1964 e 325 a fine 1965).

(f) Compreso il personale all'estero (2.161 unità a fine 1964 e 2.287 a fine 1965) ed esclusa *So.Ge.Me.*, inserita nelle varie.

(g) Escluso il personale del gruppo *Finelettrica* trasferito all'ENEL nel corso del 1965.

di fine 1964; ciò malgrado un aumento di 900 unità nel settore siderurgico, dove si sono in particolare completati gli organici presso il nuovo centro di Taranto. Nel settore meccanico l'espansione in atto presso la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e l'ATES-Co.El. e l'avvio di nuove unità produttive hanno solo in parte compensato la flessione registrata dalle altre aziende; nell'insieme il settore segna così una diminuzione di 600 unità. Si è avuta inoltre un'ulteriore riduzione di personale presso le aziende cantieristiche e tessili (rispettivamente di 1.400 e 500 unità). Infine, presso il gruppo delle aziende varie, l'occupazione è scesa di 900 unità (— 3,2%) come riflesso della brusca contrazione congiunturale delle attività nel campo delle costruzioni edili e dei montaggi.

Il personale delle aziende di servizi è invece salito complessivamente di 2.800 unità raggiungendo, a fine 1965, gli 81.700 addetti (+ 3,5%). L'incremento è stato più elevato, in termini assoluti, nel settore telefonico (1.800 unità) e, in percentuale, nei settori dei trasporti aerei e delle autostrade (+ 5,6%).

Una lieve contrazione di 200 unità ha segnato infine il personale delle banche, dove è in atto una fase di riassetto organizzativo, che si accompagna all'introduzione delle più moderne tecniche di gestione.

Anche nel 1965, come emerge dalla tabella VI, si è registrata una riduzione del ricambio del personale nell'ambito del gruppo e i tassi di entrata e di uscita si sono

Tabella VI - Ricambio del personale in alcune aziende del gruppo IRI negli anni 1963, 1964 e 1965 (a)
(percentuale dell'occupazione media annua)

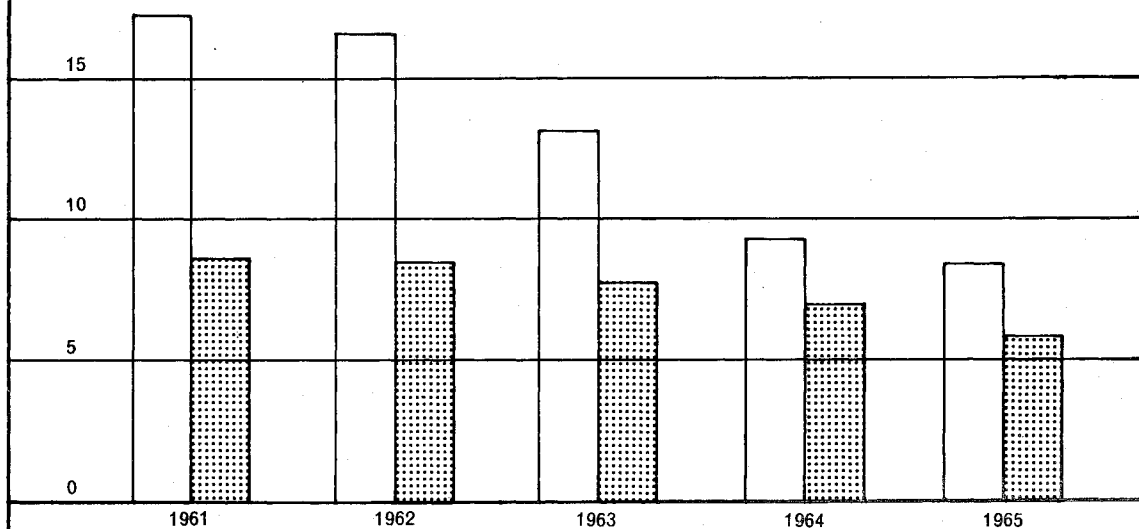
Qualifica	1963	1964	1965
Entrate			
Dirigenti e impiegati	13,0	9,1	8,3
Intermedi e operai	10,3	7,0	6,0
<i>Totale</i>	11,0	7,6	6,7
Uscite			
Dirigenti e impiegati	7,7	6,7	5,8
Intermedi e operai	8,9	8,0	6,7
<i>Totale</i>	8,6	7,6	6,4
Variazioni nette			
Dirigenti e impiegati	+ 5,3	+ 2,4	+ 2,5
Intermedi e operai	+ 1,4	— 1,0	— 0,7
<i>Totale</i>	+ 2,4	—	+ 0,3

(a) Indagine effettuata presso le aziende della *Finsider*, *Finmeccanica*, *Fincantieri*, *STET* e presso alcune aziende direttamente controllate (*RAI*, *Alitalia*, *MCM*). Vengono esclusi dall'indagine i movimenti riguardanti il personale occupato nelle aziende che operano nel settore edilizio, il personale non in organico della *RAI* e il personale straordinario delle aziende telefoniche.

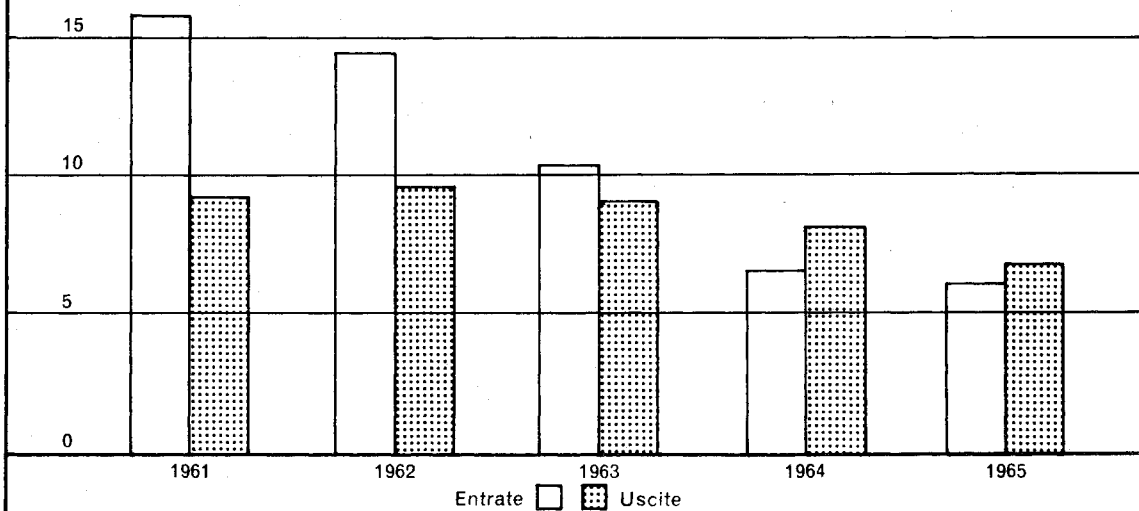
RICAMBIO DEL PERSONALE IN ALCUNE AZIENDE DEL GRUPPO IRI

PERCENTUALE DELL'OCCUPAZIONE MEDIA ANNUA

DIRIGENTI E IMPIEGATI



INTERMEDI E OPERAI



ulteriormente avvicinati ai minimi « fisiologici ». Il fenomeno è legato alla scarsa offerta di nuovi posti di lavoro, specie per le categorie operaie. Le lievi variazioni nette fra entrate e uscite nelle aziende del gruppo confermano la diminuzione netta del personale operaio in forza, cui si contrappone un costante incremento della occupazione impiegatizia, con un progressivo spostamento della struttura della occupazione verso le qualifiche superiori.

Tabella VII - Costo del lavoro nelle aziende del gruppo IRI nel 1964 e 1965

	1964	1965 (Dati provvisori)	Variazioni % annue		
			media quin- quennio 1960-1964	1964	1965
Ammontare complessivo (L. miliardi)					
Retribuzioni	563	607	+ 16,5	+ 13,0	+ 7,8
Oneri	190	187	+ 15,7	+ 12,9	- 1,6
<i>Totale</i>	753	794	+ 16,3	+ 12,9	+ 5,4
Importo medio annuo pro capite (L. migliaia)					
Retribuzioni	2.012	2.182	+ 12,3	+ 10,1	+ 8,4
Oneri	678	673	+ 11,5	+ 9,9	- 0,7
<i>Totale</i>	2.690	2.855	+ 12,1	+ 10,0	+ 6,1

Come appare dalla tabella VII nel 1965 l'ammontare globale delle retribuzioni e degli oneri sociali ha raggiunto per il gruppo poco meno di 800 miliardi. L'incremento del 5,4% fa seguito a quello del 12,9% dell'anno precedente; ciò risulta da un incremento globale del 7,8% delle retribuzioni e da una diminuzione dell'1,6% degli oneri sociali in virtù dei noti provvedimenti di fiscalizzazione. Esaminando le variazioni medie pro capite si registrano lievi differenze rispetto alle suindicate variazioni globali che vanno ascritte a una diminuzione, tra il 1964 e il 1965, della occupazione media annua; tale diminuzione non si rileva peraltro dai dati di occupazione in precedenza forniti i quali sono riferiti a fine anno. Si deve precisare che per le aziende di servizi, che non hanno fruito del secondo provvedimento di fiscalizzazione del marzo 1965, la riduzione percentuale degli oneri sociali è risultata più contenuta che per le aziende manifatturiere; per queste ultime, a un aumento del 10% circa nell'importo medio delle retribuzioni (determinato in parte dall'aumento già rilevato del rapporto impiegati/operai) ha corrisposto una riduzione del 3,5% degli oneri sociali, per cui il costo unitario del lavoro risulta aumentato del 5,8%. Per effetto dei provvedimenti di fiscalizzazione l'incidenza degli oneri sociali sulle retribuzioni medie del settore manifatturiero è così passata tra i due esercizi dal 44,3% al 38,9%.

All'incremento complessivo delle retribuzioni corrisposte hanno concorso, in modo particolare, le aziende siderurgiche, che nel 1965 hanno potuto recuperare le precedenti riduzioni degli orari di lavoro. Ancora sensibili, inoltre, sono risultati per

tutti i settori gli aumenti di scala mobile (6 punti per l'industria e 14 punti per le banche) nonché la prima applicazione degli scatti di anzianità degli operai metalmeccanici, disposti dal contratto di lavoro del 1962.

Nel 1965 è stata intensificata l'attività di formazione delle maestranze e dei quadri, attraverso la società IFAP-IRI *Formazione Addestramento Professionale*; in particolare è da ricordare che:

- al livello di *operai*, circa 1.880 allievi giovani hanno frequentato i corsi biennali; inoltre sono stati qualificati o riqualificati circa 2.000 adulti, in corsi di tipo e durata diversi;
- al livello di *tecnici intermedi*, è proseguita la formazione dei disegnatori e capituono di manutenzione, per un totale di 130 unità; ai corsi di perfezionamento tecnici (sicurezza e cronotecnici) i partecipanti sono stati circa 80;
- al livello di *tecnici superiori*, i corsi biennali svolti a Napoli, Milano, Genova e Taranto sono stati frequentati da circa 160 periti industriali neo-diplomati; inoltre nel 1965 hanno avuto inizio a Genova, Milano e Napoli i corsi biennali per tecnici superiori riservati a dipendenti di aziende del gruppo, frequentati da circa 60 unità;
- al livello *quadri dirigenti*, il Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali ha portato a termine il IV corso per quadri a medio livello che già svolgono attività direttive, cui hanno partecipato complessivamente circa 80 elementi provenienti da 27 aziende del gruppo; è inoltre iniziato il V corso frequentato da circa 140 unità provenienti da 43 aziende; sono infine proseguiti i corsi speciali sui problemi del personale (cui hanno partecipato circa 50 elementi) e per analisti di sistemi aziendali (24 elementi).

Un'importanza particolare, nel quadro delle attività di formazione nelle regioni meridionali, riveste d'altra parte la partecipazione che nel 1965 l'IRI ha assunto nel *Formez*, organismo specializzato della Cassa del Mezzogiorno per la formazione e l'aggiornamento di quadri dirigenti, sia di imprese private, sia di amministrazioni locali e altri enti a carattere pubblico.

Nel quadro dell'azione svolta dall'Istituto, al livello di gruppo e presso le varie aziende, per la definizione e il coordinamento della politica del lavoro, va segnalata infine l'assistenza fornita alle società finanziarie e alle aziende nella formulazione della politica del personale in sede di programmazione pluriennale e in taluni casi particolari.

Attività di assistenza e collegamento, anche in collaborazione con l'*Intersind*, è stata svolta nelle trattative relative a 22 vertenze sindacali, al rinnovo di 12 contratti nazionali di categoria, di 4 contratti collettivi aziendali e alla stipulazione di 2 accordi interconfederali.

g) Andamento finanziario

Nel 1965 il fabbisogno finanziario complessivo delle aziende del gruppo è ammontato a 536,7 miliardi, importo che si confronta con quello di 696,4 miliardi del 1964 (1). La variazione fra i due anni risulta dalla già rilevata lieve flessione — dopo il massimo

(1) Si rileva che i dati del fabbisogno e relativa copertura differiscono per il 1964 da quelli pubblicati nella precedente relazione, essendosi quest'anno provveduto, per maggiore chiarezza, a riclassificare il movimento delle disponibilità delle aziende.

toccato nel 1964 — degli investimenti in impianti (— 27,6 miliardi), a cui si è aggiunta una contrazione di 40,6 miliardi nelle occorrenze delle aziende per capitale di esercizio, a fronte di un loro aumento nel 1964 per 91,5 miliardi. La copertura del fabbisogno finanziario nei due anni considerati è riportata nella tabella VIII, dalla quale si rileva che nel 1965 il fabbisogno complessivo di 536,7 miliardi è stato fronteggiato dalle aziende per il 28,3% direttamente con mezzi interni (autofinanziamento), per il 44,8% mediante assorbimento di nuovi mezzi liquidi dal mercato, per il 10,2% attraverso l'IRI, per il 12,2% con incasso di crediti arretrati del gruppo *Finmare* verso lo Stato (1) e per il residuo 4,5% con utilizzo di disponibilità.

Tabella VIII - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1964 e 1965

	1964		1965	
	L. miliardi	%	L. miliardi	%
Autofinanziamento				
(ammortamenti, accantonamenti ai fondi di liquidazione e previdenza e ad altri fondi, utili passati a riserva, al netto delle perdite)	140,3	20,1	151,8	28,3
Mezzi liquidi pervenuti alle aziende				
<i>direttamente dal mercato</i>				
quote aumenti di capitale versate dai terzi azionisti	2,1	0,3	3,2	0,6
operazioni a lunga e media scadenza	213,8	30,7	87,8	16,4
crediti bancari e altre operazioni a breve scadenza	194,7	28,0	149,3	27,8
	410,6	59,0	240,3	44,8
<i>dall'IRI (a)</i>				
(quote aumenti di capitale e finanziamenti)	186,6	26,8	54,5	10,2
	597,2	85,8	294,8	55,0
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finmare</i> verso lo Stato	—	—	65,6	12,2
Incremento (—) utilizzo (+) di disponibilità	— 41,1	— 5,9	+ 24,5	4,5
Totale	696,4	100,0	536,7	100,0

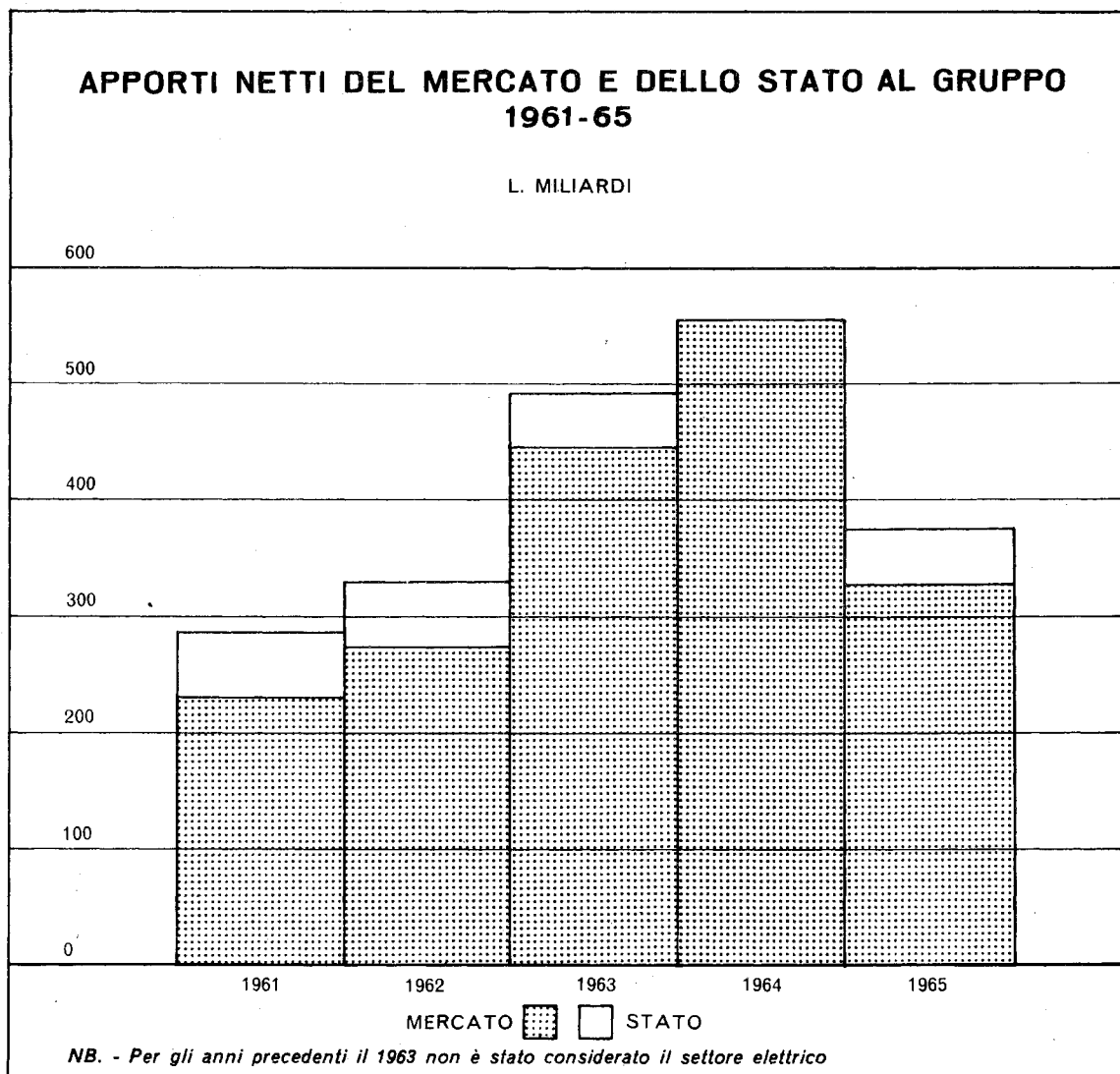
(a) Tenuto conto, come indicato nel testo, del netto ricavo di obbligazioni *Autostrade* — collocate a cura e con garanzia dell'IRI — per 4,5 miliardi nel 1964 e per 99 miliardi nel 1965.

(1) Nella tabella VIII i 65,6 miliardi incassati nel 1965 dal gruppo *Finmare* a parziale estinzione di crediti arretrati verso lo Stato sono stati evidenziati a parte, come una componente della gestione finanziaria del gruppo, dato l'importo eccezionale di tale partita e il suo carattere estraneo all'andamento dell'esercizio marittimo.

L'autofinanziamento è salito da 140,3 miliardi nel 1964 a 151,8 miliardi nel 1965, con un aumento di 11,5 miliardi, pari all'8,2%; tale aumento riguarda quasi tutti i settori, ma in particolare il telefonico e quello dei trasporti aerei. Data la già rilevata riduzione del fabbisogno complessivo, il concorso alla sua copertura da parte dell'autofinanziamento è cresciuto nei due ultimi esercizi — escludendo, per la loro particolare natura, i fabbisogni dei settori bancario-finanziario e autostradale — dal 23,3% al 32%.

Quanto ai nuovi mezzi liquidi provenienti dall'esterno, ivi compreso l'incasso prima ricordato di crediti arretrati del gruppo *Finmare*, essi risultano ridotti da 410,6 miliardi nel 1964 a 305,9 miliardi nel 1965.

Modesto, come nel precedente esercizio, è stato il contributo dei terzi azionisti (3,2 miliardi), dato che la perdurante atonia del mercato azionario ha sconsigliato l'effettuazione di aumenti di capitale di qualche rilievo. Le operazioni a lunga e media scadenza (mutui) sono a loro volta diminuite da 213,8 a 87,8 miliardi e il loro concorso è sceso dal 30,7% nel 1964 al 16,4% nel 1965.



Il ricorso all'indebitamento a breve, diminuito in valore assoluto da 194,7 a 149,3 miliardi, ha mantenuto la sua incidenza sul totale intorno al 28%.

In complesso l'apporto diretto del mercato è sceso dal 59% al 44,8% del fabbisogno complessivo.

L'apporto dell'IRI (1) si è a sua volta notevolmente ridotto: nella duplice forma della partecipazione agli aumenti di capitali e dell'erogazione di finanziamenti esso è infatti sceso da 186,6 miliardi a 54,5 miliardi passando a rappresentare nel 1965 il 10,2% del fabbisogno contro il 26,8% del 1964. Si deve rilevare che l'importo di 54,5 miliardi del 1965 risulta per differenza fra l'apporto di 71,7 miliardi al settore autostradale e rientri di 17,2 miliardi dai rimanenti settori, in particolare da quello dei trasporti marittimi che, come detto in precedenza, ha potuto incassare nell'anno una quota di 65,6 miliardi di crediti arretrati verso lo Stato.

A determinare il fabbisogno dell'Istituto, oltre agli apporti alle aziende, i rimborsi di obbligazioni e di altri debiti e i movimenti diversi, hanno concorso nel 1965 operazioni straordinarie: la maggiore di esse è costituita dall'acquisto delle azioni SME che, a seguito della fusione per incorporazione della *Finelettrica* nella *Finsider*, erano pervenute a quest'ultima. La composizione del fabbisogno dell'Istituto nel confronto dei due ultimi esercizi è riportata nella tabella IX.

Tabella IX - Analisi del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	1964	1965
<i>Fabbisogno per:</i>		
Apporto di mezzi finanziari:		
alle aziende (escluse le autostradali)	99,6	— 17,2
alle aziende autostradali	87,0	71,7
	186,6	54,5
Operazioni straordinarie di rilievo di azioni	—	53,5
Normale movimento del portafoglio azionario	2,8	3,8
Sottoscrizione aumenti di capitale di società a partecipazione minoritaria	1,2	—
Rimborso di debiti:		
obbligazionari	31,5	35,1
altri debiti a lunga e media scadenza	2,1	4,4
a breve scadenza	—	95,4 (a)
Incremento di fondi disponibili	6,7	12,0
Totale	230,9	258,7

(a) Di cui 20,7 miliardi costituiti da rimborsi di depositi di società del gruppo.

(1) Anche nel 1965, come per gli anni precedenti, nell'apporto dell'IRI è stato incluso il netto ricavo dei prestiti obbligazionari della *Autostrade* collocati a cura e con garanzia dell'Istituto: i relativi importi di 4,5 miliardi per il 1964 (5 miliardi nominali) e di 99 miliardi per il 1965 (104,9 miliardi nominali) figurano, anziché fra i mezzi liquidi pervenuti direttamente alle aziende dal mercato, nei finanziamenti dell'IRI alle aziende.

Osservando le fonti di copertura si rileva dalla successiva tabella X che nel 1965 il ricorso all'indebitamento è stato attuato interamente attraverso il collocamento di obbligazioni, che ha superato ogni precedente massimo raggiungendo un totale di 221,9 miliardi nominali (con un netto ricavo di 206,9 miliardi). In tali importi sono inclusi 104,9 miliardi nominali (con un netto ricavo di 99 miliardi) di obbligazioni *Autostrade*, garantite dall'Istituto. È da notare che è stato, per contro, completamente estinto nel 1965 l'indebitamento bancario a breve dopo l'espansione eccezionale registrata nell'esercizio precedente.

A differenza che nel 1964, nell'esercizio in esame l'Istituto ha incassato 45,5 miliardi a titolo di aumento del fondo di dotazione (legge 19 settembre 1964, n. 790), per le quote relative all'esercizio finanziario 1963-64, al semestre luglio-dicembre 1964 e all'esercizio finanziario 1965; nell'insieme tale apporto è valso a coprire il 17,6% del fabbisogno dell'IRI.

Tabella X - Copertura del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1964 e 1965

	1964		1965	
	L. miliardi	%	L. miliardi	%
<i>Collocamento obbligazioni (a)</i>				
IRI	115,4	50,0	107,9	41,7
Autostrade garantite da IRI	4,5	1,9	99,0	38,3
<i>Totale obbligazioni</i>	119,9	51,9	206,9	80,0
Aumento fondo di dotazione	—	—	45,5	17,6
Smobilizzi	3,0	1,3	0,4	0,2
Azioni in gestione speciale optate dagli obbligazionisti	0,1	..	0,1	..
Aumento dell'indebitamento a breve scadenza	104,9 (b)	45,5	—	—
Utilizzo di altre attività	3,0	1,3	5,8	2,2
<i>Totale</i>	230,9	100,0	258,7	100,0

(a) Netto ricavo.

(b) Di cui 39,3 miliardi costituiti da aumenti di depositi di società del gruppo.

L'apporto netto del mercato all'Istituto, tenuto conto delle variazioni delle disponibilità, delle duplicazioni — relative alle variazioni dei depositi delle società del gruppo e agli smobilizzi intergruppo — e dei mezzi rifluiti al mercato attraverso il rimborso dei debiti e l'acquisto di azioni, è ammontato nel 1965 a 83,2 miliardi, contro 145,5 miliardi nel 1964 (1).

Sommando al suindicato importo di 83,2 miliardi il prelievo netto attuato nelle varie forme dalle aziende (244,1 miliardi, costituiti dall'apporto del mercato e dal-

(1) In tali importi è incluso il netto ricavo delle obbligazioni *Autostrade* garantite dall'Istituto, pari a 4,5 miliardi nel 1964 e a 99 miliardi nel 1965.

l'utilizzo delle disponibilità) risulta che l'apporto netto del mercato al gruppo nel 1965 è stato di 327,3 miliardi, inferiore di due quinti a quello del 1964. Gli apporti del mercato e dello Stato al finanziamento del gruppo nell'ultimo biennio sono riepilogati nella tabella XI.

Tabella XI - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende) negli anni 1964 e 1965

	L. miliardi		%	
	1964	1965	1964	1965
<i>Stato</i>				
Apporti in contanti al fondo di dotazione (a)	—	45,5	—	12,2
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	2,1	3,2	0,4	0,8
Obbligazioni e altre operazioni a lunga e media scadenza	300,1	255,2	54,1	68,5
Operazioni a breve scadenza (b)	260,3	74,6	47,0	20,0
Smobilizzo partecipazioni IRI	0,1 (c)	0,5	..	0,1
Utilizzo di altre attività IRI	3,0	5,8	0,5	1,6
	565,6	339,3	102,0	91,0
<i>meno:</i>				
Incremento di disponibilità	— 8,5	— 8,2	— 1,5	— 2,2
Acquisto di azioni (IRI)	— 2,8	— 3,8	— 0,5	— 1,0
<i>Totale apporto netto mercato</i>	554,3	327,3	100,0	87,8
<i>Totale generale</i>	554,3	372,8	100,0	100,0

(a) Esclusi gli aumenti per apporti di azioni e crediti.

(b) Escluse le variazioni dei depositi di società del gruppo presso IRI (aumento di 39,3 miliardi nel 1964 e diminuzione di 20,7 miliardi nel 1965).

(c) Esclusi 3 miliardi di smobilizzi all'interno del gruppo.

Nel 1965 i nuovi mezzi liquidi utilizzati dal gruppo (IRI e aziende) sono stati pari a 372,8 miliardi, di circa un terzo inferiori al corrispondente importo del 1964. La diminuzione complessiva di 181,5 risulta come saldo tra un minor apporto del mercato di 227 miliardi e un maggior apporto statale al fondo di dotazione per 45,5 miliardi.

Si rileva che nel 1965 è sensibilmente migliorata la composizione qualitativa del prelievo dal mercato, che è stato effettuato per oltre due terzi attraverso debiti consolidati e solo per un quinto con il ricorso al debito fluttuante, mentre nel precedente esercizio le due fonti di provvista avevano contribuito in misura pressoché uguale.

È da notare infine che tra i due esercizi si è ridotta da 166 a 41 miliardi l'aliquota dei nuovi mezzi affluita attraverso operazioni effettuate sui mercati esteri.

h) Risultati economici

Da un esame panoramico dei conti economici delle società del gruppo emerge un certo contrasto tra l'andamento delle imprese dei settori manifatturieri, dove i risultati denunciano mediamente un peggioramento rispetto al 1964, e l'andamento delle aziende di servizi, che nel complesso risulta lievemente migliorato.

In particolare, per le aziende siderurgiche e cementiere l'incidenza nel corso del 1965 dei costi di avviamento di un ingente complesso di nuovi impianti non ancora adeguatamente utilizzati si è accompagnata a una ulteriore contrazione dei ricavi unitari, conseguente al ristagno del consumo interno e — per i prodotti siderurgici — all'eccezionale incremento delle vendite all'estero. Conseguentemente si è ridotto l'utile di esercizio e i dividendi corrisposti sono stati mediamente inferiori a quelli del 1964.

L'evoluzione congiunturale del 1965 si è ripercossa negativamente anche sui risultati economici delle aziende *Finmeccanica*. Mentre infatti i prezzi di vendita sono stati nell'insieme cedenti sul mercato interno come all'esportazione, con particolare accentuazione per i beni strumentali, le aziende hanno dovuto sopportare costi crescenti non solo per il personale, ma anche per l'inadeguato utilizzo degli impianti. Va rilevato che alcune aziende, caratterizzate da lavorazioni a più lungo ciclo, hanno risentito solo nel 1965 della grave caduta della domanda registrata negli anni precedenti. Ciò vale, in particolare, per le società che operano nel settore dei beni strumentali, come l'*Ansaldo San Giorgio*, le *Officine Elettromeccaniche Triestine*, la *S. Eustacchio*, la *Mecfond*, la *Fabbrica Macchine Industriali*, la *Nuova S. Giorgio*, la *Termomeccanica Italiana*, la *SAFOG*, la *Delta*, la *FAG-Italiana* e la *Nuova Utensileria Italiana*; di tali società, solo la *Nuova San Giorgio* è riuscita a mantenere il conto economico in sostanziale pareggio.

Per quanto riguarda l'*Alfa Romeo*, che nel 1965 ha pienamente sfruttato la ripresa del mercato automobilistico, l'andamento economico è stato positivo, grazie anche al crescente successo dei nuovi modelli; tuttavia l'esercizio chiude con un utile molto modesto per l'incidenza delle gravi perdite della controllata *Spica*, che ha risentito della perdurante crisi del settore dei veicoli industriali. Nel ramo ferroviario hanno denunciato ancora perdite l'*IMAM-Aerfer*, le *Pistoiesi* e l'*AVIS*, mentre l'*O.Me.Ca.*, nel suo secondo anno di attività, ha conseguito un sostanziale equilibrio. Tra le altre aziende, hanno mantenuto il loro positivo andamento le società *Selenia*, *Filotecnica Salmoiraghi*, *OTO-Melara*, *Wayne Italiana*, *Aerimpianti Delchi*, *Ansaldo San Giorgio*. La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, a sua volta, ha chiuso l'esercizio con un utile maggiore di quello degli anni precedenti.

L'ulteriore aggravamento delle perdite delle aziende del gruppo *Fincantieri* è sostanzialmente attribuibile nel 1965 agli stabilimenti meccanici, che hanno registrato una riduzione dell'attività produttiva. I risultati dell'attività di costruzione navale hanno risentito, invece, gli effetti degli aumenti dei costi non recuperabili sulle commesse di naviglio assunte a prezzo bloccato. Più in generale, va sottolineato che i risultati cronicamente deficitari riflettono in quest'ultimo caso le note debolezze strutturali, il cui superamento dipende dall'esecuzione del piano di riassetto che deve essere approvato dal Governo.

Nell'ambito delle aziende varie, quelle non in reddito — *SAIVO*, *Manifatture Cotoniere Meridionali*, *Fabbricone*, *Circumvesuviana* e *Maccarese* — hanno tutte peggiorato, nell'anno, i propri risultati di gestione. Tra le aziende in reddito, *Italstrade*, *SIPRA* e *Monte Amiata* hanno confermato i risultati del 1964. Nel gruppo

SME hanno registrato un risultato economico positivo le società *Alfacavi*, *SEBI* e *Napolgas*; in sostanziale pareggio la *Celdit* e la *Surgela*, quest'ultima ancora in fase di avviamento. La SME, dal canto suo, ha distribuito un dividendo pari a quello del precedente esercizio.

Passando alle aziende di servizi, la concessionaria telefonica SIP ha fruito nel 1965, per tutto l'esercizio, degli aumenti delle tariffe urbane introdotti nel maggio del 1964; ciò ha consentito, unitamente alla ripresa del traffico extraurbano verificatasi negli ultimi mesi dell'esercizio, di far fronte agli incrementi di alcune voci di costo (tra cui le spese per il personale, a seguito del rinnovo dei contratti di lavoro), di stanziare più adeguati ammortamenti e di assegnare un dividendo pari a quello del precedente esercizio.

Per le società del gruppo *Finmare*, l'apprezzabile aumento del fatturato lordo si è accompagnato a un più che proporzionale incremento dei costi, per cui il fabbisogno di sovvenzione statale è salito a 52 miliardi. Va peraltro ribadito che il vigente meccanismo convenzionale, con l'evoluzione dei costi e dei ricavi in atto, lascia sussistere parte dei maggiori oneri a carico delle compagnie concessionarie. Per il 1965 i conti economici, tenuto conto delle accresciute sovvenzioni, si presentano nel complesso in sostanziale equilibrio.

L'andamento del 1965 è stato per l'*Alitalia* più favorevole di quello del precedente esercizio, essendo migliorato il coefficiente di utilizzazione della flotta in tutti i settori di traffico (grazie anche all'assenza di agitazioni sindacali) mentre è aumentata la produttività anche in conseguenza dell'accresciuta standardizzazione del materiale di volo.

La RAI, in un anno in cui il saggio di incremento della utenza televisiva si è per la prima volta ridotto, ha conseguito un miglioramento dei livelli di produttività soprattutto per l'attuazione del programma di automatizzazione degli impianti; la società ha così potuto effettuare un adeguato accantonamento per ammortamenti e distribuire, su un capitale aumentato, un dividendo pari a quello dell'esercizio precedente.

Come già rilevato, buoni risultati hanno conseguito anche nel 1965 le banche del gruppo, che hanno remunerato il capitale — aumentato nel caso di Medio-banca — con dividendi percentualmente invariati rispetto al precedente esercizio.

Bilancio dell'Istituto al 31 dicembre 1965

a) Stato patrimoniale

Una sintesi dell'attività finanziaria svolta dall'Istituto nel decorso esercizio emerge dal confronto degli stati patrimoniali al 31 dicembre 1964 e 1965 riportati nella tabella XII.

Tabella XII - Confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1964 e 1965 (a)
(miliardi di lire)

	31-12-1964	Variazioni	31-12-1965
ATTIVO			
<i>Partecipazioni (b) e finanziamenti (c) in aziende:</i>			
Bancarie e finanziarie	62,6	+ 51,9	114,5
Ex elettriche	66,8	+ 6,4	73,2
Siderurgiche	249,3	— 9,1	240,2
Meccaniche	108,3	— 6,5	101,8
Cantieristiche (d)	82,9	— 9,4	73,5
Telefoniche	101,4	— 0,1	101,3
Trasporti marittimi	128,6	— 20,4	108,2
Trasporti aerei	36,4	+ 1,1	37,5
Autostradali	195,6	— 27,3	168,3
Radiotelevisive	7,8	+ 0,8	8,6
Varie	66,0	+ 10,6	76,6
	1.105,7	— 2,0	1.103,7
Fondo di svalutazione	— 1,2	+ 1,2	—
<i>Totale partite in esercizio</i>	1.104,5	— 0,8	1.103,7
Partite in liquidazione	17,6	— 7,9	9,7
	1.122,1	— 8,7	1.113,4
Saldo altre attività e passività (e)	51,9	+ 27,6	79,5
	1.174,0	+ 18,9	1.192,9
PASSIVO			
Obbligazioni	703,9	+ 81,9	785,8
Altri debiti a lunga e media scadenza	14,3	— 4,4	9,9
Indebitamento a breve scadenza	125,4	— 95,4	30,0
<i>Totale debiti</i>	843,6	— 17,9	825,7
<i>Fondi patrimoniali</i>			
Fondo di dotazione	370,4	+ 45,5	415,9
Fondo di riserva speciale	13,8	— 8,8	5,0
	384,2	+ 36,7	420,9
Perdite da regolare	— 55,8	—	— 55,8
<i>Patrimonio netto</i>	328,4	+ 36,7	365,1
Utili esercizio in corso e precedenti	2,0	+ 0,1	2,1
	1.174,0	+ 18,9	1.192,9

(a) La differenza che si riscontra tra il totale dell'attivo in questa tabella e quello di bilancio è dovuta ai motivi indicati nelle seguenti note (b), (c) ed (e).

(b) Al netto dei decimi da versare (7,2 miliardi a fine 1964 e 2,1 miliardi a fine 1965).

(c) Nei dati di fine 1965 sono compresi finanziamenti per 14,0 miliardi erogati dalla società collegata SAGEA a società del gruppo, utilizzando pari importo di fondi di altre società del gruppo, temporaneamente depositati presso la stessa SAGEA. A fine 1964 nessuna operazione del genere era in essere presso la SAGEA.

(d) Le partecipazioni e i finanziamenti del settore cantieristico a fine 1964 sono stati riclassificati, rispetto a quelli indicati nella relazione 1964, in quanto il fondo di svalutazione — che a tale data era imputato allo stesso settore — è considerato a fronte del totale degli investimenti in aziende in esercizio.

(e) Cassa, crediti diversi, scarti su obbligazioni e altre partite da ammortizzare, debiti diversi, al netto dei decimi da versare.

L'esame dell'attivo pone in evidenza che l'insieme delle partecipazioni e dei finanziamenti in aziende in esercizio è rimasto pressoché invariato, essendo passato da 1.104,5 miliardi a 1.103,7 miliardi, con una diminuzione di soli 0,8 miliardi, risultante dalle variazioni indicate nella tabella XIII.

Tabella XIII - Variazioni delle partecipazioni e dei finanziamenti nel 1965
(miliardi di lire)

Aziende	Nuovi investimenti	Realizzi e opzioni (a)	Svalutazioni	Totale
Bancarie e finanziarie	+ 52,2	—	— 0,3	+ 51,9
Ex elettriche	+ 6,8	— 0,4	—	+ 6,4
Siderurgiche	— 9,1	—	—	— 9,1
Meccaniche	— 5,9	—	— 0,6	— 6,5
Cantieristiche	+ 0,9	—	— 10,3	— 9,4
Telefoniche	— 0,1	—	—	— 0,1
Trasporti marittimi	— 20,4	—	—	— 20,4
Trasporti aerei	+ 1,2	—	— 0,1	+ 1,1
Autostradali	— 27,3	—	—	— 27,3
Radiotelevisive	+ 0,8	—	—	+ 0,8
Varie	+ 12,8	—	— 2,2	+ 10,6
	+ 11,9	— 0,4	— 13,5	— 2,0
Utilizzo fondo svalutazione	—	—	+ 1,2	+ 1,2
Totale aziende in esercizio	+ 11,9	— 0,4	— 12,3	— 0,8
Partite in liquidazione	+ 1,0	— 8,9	—	— 7,9
Totale generale	+ 12,9	— 9,3	— 12,3	— 8,7

(a) Al valore di carico.

L'importo netto investito nel 1965 dall'Istituto nelle aziende in esercizio risulta di soli 11,9 miliardi. Se tuttavia, analogamente a quanto fatto nelle precedenti relazioni, per valutare correttamente l'impegno effettivo dell'IRI nel finanziamento del gruppo, si includono fra i finanziamenti dell'Istituto i mezzi pervenuti alla *Autostrade* con il ricavo dei prestiti obbligazionari garantiti dall'IRI (99 miliardi), gli investimenti dell'Istituto nel 1965 salgono a 110,9 miliardi.

Dall'esame della tabella XIII si rileva che l'investimento di gran lunga più importante (52,2 miliardi) si riferisce al settore bancario-finanziario e riflette, per la quasi totalità, l'operazione di rilievo di azioni SME (società inclusa nel settore in esame) dalla *Finsider*, azioni a quest'ultima pervenute a seguito della fusione per incorporazione della *Finelettrica*.

Di minore entità sono gli investimenti nei settori delle aziende varie (12,8 miliardi riguardanti principalmente le *Manifatture Cotoniere Meridionali*, la *Maccaresese* e l'IFAP) ed ex-elettrico (6,8 miliardi relativi al versamento dei residui decimi *Finelettrica*). Anche più modesti appaiono gli investimenti nei settori dei trasporti aerei,

cantieristico e radiotelevisivo (in totale 2,9 miliardi). Infine dagli altri settori si sono conseguiti rientri che raggiungono importi di rilievo per il settore autostradale — in relazione al fatto che al finanziamento della *Autostrade* l'Istituto ha provveduto nel 1965, a differenza che nell'anno precedente, con l'emissione di obbligazioni garantite — e per il settore dei trasporti marittimi, dove è da vedere il riflesso del fatto che nel corso del 1965 il gruppo *Finmare* ha potuto incassare una quota di 65,6 miliardi di crediti arretrati verso lo Stato.

Essendo state di importo trascurabile le azioni *Finelettrica* e *Finsider* consegnate ai portatori di obbligazioni convertibili (in totale 62 milioni), i realizzi del 1965 sono rappresentati pressoché interamente dalla cessione delle azioni *Sarca Molveno*, il cui utile (77 milioni) è stato completamente assorbito dalla perdita relativa alla cessione del CAMIM (96 milioni).

Le svalutazioni, comprendendo in queste oltre che le perdite per riduzione del capitale sociale anche le remissioni di crediti, sono ammontate nel 1965 a 13,5 miliardi; per la massima parte esse risultano concentrate nel settore cantieristico e nelle aziende varie.

Dell'importo suindicato di 13,5 miliardi, una quota di 1,2 miliardi è stata coperta utilizzando il fondo di svalutazione preesistente a fronte del totale delle partecipazioni e dei finanziamenti; la quota residua di 12,3 miliardi è stata portata in aumento dell'attivo come perdita da ammortizzare, in attesa di adeguata sistemazione attraverso una rivalutazione di titoli azionari (fra i quali le azioni SIP e *Finsider*) effettuabile una volta perfezionate le operazioni relative alla fusione per incorporazione della *Finelettrica* nella *Finsider*, in corso alla fine del 1965.

Le partite in liquidazione si sono ridotte di 7,9 miliardi, saldo fra una diminuzione di 8,9 miliardi (*San Giorgio*) ed un aumento di 1 miliardo per addebiti vari. La perdita di 8,9 miliardi comportata dalla chiusura della liquidazione della *San Giorgio*, al netto di utili per 0,1 miliardi su partite varie, è stata portata in diminuzione della riserva speciale.

A fine 1965 gli investimenti non in reddito o a tassi non remunerativi rispetto al costo del denaro (ammontanti complessivamente a 369 miliardi) erano costituiti principalmente da partecipazioni azionarie nei settori cantieristico e meccanico, nella *Autostrade* e nella *Manifatture Cotoniere Meridionali*, oltre che da finanziamenti ad aziende varie, all'ISAP e, per una parte, al settore siderurgico.

Le passività ed i mezzi propri dell'Istituto hanno segnato l'andamento indicato nella tabella XIV.

Si nota che nel 1965 i mezzi propri sono aumentati di 36,8 miliardi, risultanti per differenza tra variazioni in più di 45,5 miliardi del fondo di dotazione (quote 1964 e 1965) e di 0,1 miliardi degli utili di gestione e una variazione in meno di 8,8 miliardi della riserva speciale, per la copertura delle perdite di realizzo.

Rispetto al totale dei mezzi a disposizione dell'Istituto, i fondi propri palesano un leggero rafforzamento: la loro incidenza, infatti, è passata dal 28,1% del totale a fine 1964 al 30,8% a fine 1965, rimanendo tuttavia ancora inferiore al livello di fine 1962 e 1963 (rispettivamente 31,6% e 33,9%).

Le variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nell'ultimo quadriennio sono riportate nella tabella XV.

L'andamento della gestione della tesoreria dell'IRI nel 1965 ha consentito all'Istituto di destinare buona parte delle nuove risorse a ridurre il proprio indebitamento.

La riduzione di 17,9 miliardi del 1965 segue all'aumento, senza precedenti, di

Tabella XIV - Struttura delle fonti di finanziamento dell'Istituto

	Consistenza in miliardi a fine					Composizione % a fine				
	1958	1962	1963	1964	1965	1958	1962	1963	1964	1965
Obbligazioni	384,3	549,8	608,2	703,9	785,8	69,0	63,6	62,3	60,0	65,9
Altri debiti a lunga e media scadenza	26,3	15,3	16,4	14,3	9,9	4,7	1,8	1,7	1,2	0,8
Indebitamento a breve scadenza	47,9	26,2	20,4	125,4	30,0	8,6	3,0	2,1	10,7	2,5
<i>Totale indebitamento</i>	458,5	591,3	645,0	843,6	825,7	82,3	68,4	66,1	71,9	69,2
Fondi patrimoniali (a)	98,2	273,2	330,2	330,4	367,2	17,7	31,6	33,9	28,1	30,8
<i>Totale</i>	556,7	864,5	975,2	1.174,0	1.192,9	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(a) Al netto delle perdite patrimoniali; escluse inoltre le quote del fondo di dotazione non ancora incassate a fine anno (15 miliardi a fine 1958; 45 miliardi a fine 1962; 125 miliardi a fine 1964; 79,5 miliardi a fine 1965) ed incluso l'utile dell'esercizio.

Tabella XV - Variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nel quadriennio 1962-1965
(miliardi di lire)

	1962	1963	1964	1965
Obbligazioni	-- 1,6	+ 58,4	+ 95,7	+ 81,9
Altri debiti a lunga e media scadenza	-- 2,5	+ 1,1	-- 2,1	-- 4,4
Indebitamento a breve scadenza	+ 14,4	-- 5,8	+ 105,0	-- 95,4
<i>Totale</i>	+ 10,3	+ 53,7	+ 198,6	-- 17,9

198,6 miliardi registrato nell'esercizio 1964. Il divario tra i due esercizi risulta tuttavia alquanto attenuato, includendo nell'indebitamento proprio dell'Istituto anche le emissioni obbligazionarie effettuate a cura e con la garanzia dell'Istituto, a nome della società *Autostrade*, per importi nominali che sono saliti da 5 miliardi a 104,9 miliardi nei due ultimi esercizi.

L'aumento dei debiti obbligazionari nel 1965 risulta per differenza tra l'importo nominale delle nuove emissioni (117 miliardi) e quello dei rimborsi per ammortamento (35 miliardi); le conversioni di obbligazioni in azioni hanno raggiunto anche nel 1965 un importo del tutto trascurabile (62 milioni).

Per effetto sia del rimborso di mezzi di terzi, sia dell'aumento netto dei mezzi propri, alla fine dell'esercizio l'incidenza dell'indebitamento sul totale dei mezzi a disposizione dell'Istituto era scesa al 69,2%, contro il 71,9% di fine 1964.

Tale riduzione si è accompagnata a un sensibile miglioramento della composizione qualitativa dell'indebitamento dell'Istituto che a fine 1965 risultava costituito esclusivamente da operazioni consolidate o a medio termine; i debiti a breve sono infatti rappresentati esclusivamente da depositi temporanei di disponibilità delle società del gruppo.

b) Conto profitti e perdite

Il conto economico dell'esercizio 1965, che registra un avanzo di gestione di 142 milioni, è esposto nella tabella XVI, nella quale sono riportati, per confronto, i valori relativi al 1964.

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

	1964	1965	Variazioni
<i>Proventi</i>			
Dividendi	27,3	31,2	+ 3,9
Interessi sui finanziamenti	23,8	24,5	+ 0,7
	51,1	55,7	+ 4,6
Altri interessi attivi e proventi diversi	1,4	1,9	+ 0,5
<i>Totale proventi</i>	52,5	57,6	+ 5,1
<i>Oneri</i>			
Interessi passivi e altri oneri relativi alle obbligazioni	40,7	45,0	+ 4,3
Interessi passivi e altri oneri su operazioni diverse	4,5	4,7	+ 0,2
	45,2	49,7	+ 4,5
Spese generali	3,0	3,2	+ 0,2
Stanziamiento ai fondi di liquidazione e previdenza personale	0,5	0,6	+ 0,1
Imposte	2,5	3,0	+ 0,5
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	0,2	0,2	—
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	0,7	0,6	— 0,1
Oneri diversi e contributi straordinari non attinenti al funzionamento degli uffici	0,2	0,2	—
<i>Totale oneri</i>	52,3	57,5	+ 5,2
<i>Avanzo di gestione</i>	0,2	0,1	— 0,1
	52,5	57,6	+ 5,1

Nel complesso il reddito che nel 1965 l'Istituto ha conseguito sui capitali mediamente investiti in partecipazioni azionarie, finanziamenti e altre attività è rimasto sul livello del 5,05% registrato nel 1964, essendosi tra loro compensate le variazioni intervenute nelle singole voci. In particolare, per quanto riguarda le partecipazioni e i finanziamenti nelle aziende in esercizio, il rendimento medio complessivo ha segnato un lieve miglioramento, passando dal 5,11% al 5,14%. Questo incremento è la risultante di un aumento nel reddito delle partecipazioni, segnatamente per l'apporto del dividendo Montecatini (che nel 1964 non era stato corrisposto) e SME (a seguito della già menzionata acquisizione del pacchetto da *Finsider*), e di una flessione nel reddito dei finanziamenti, a causa dell'aumentato peso dei finanziamenti a tassi meno redditizi.

Come di consueto, i dividendi sulle partecipazioni azionarie sono contabilizzati per cassa, con la sola eccezione di quelli relativi alle partecipazioni nelle tre banche di interesse nazionale e nella SME, che vengono rilevati per competenza. In conseguenza dell'applicazione del criterio di contabilizzazione per cassa, non vengono acquisiti a conto economico i ratei dei dividendi maturati sui nuovi investimenti azionari, pur essendo compreso tra gli oneri il costo del denaro degli investimenti stessi; per contro, le cessioni di azioni possono far beneficiare il conto economico del dividendo dell'esercizio precedente, mentre il correlativo costo del denaro è limitato al periodo di permanenza in portafoglio dei titoli ceduti. Applicando per tutti i dividendi il criterio di competenza, si rileva che il rendimento medio delle aziende in esercizio, escluse le aziende cantieristiche e meccaniche che per la quasi totalità non danno dividendo, risulta del 5,79%, contro il 6,12% dell'esercizio precedente. Nella tabella XVII sono riportati gli indici di rendimento dei diversi settori.

Tabella XVII - Rendimento medio delle partecipazioni e dei finanziamenti
(con esclusione dei settori meccanico e cantieristico)

	Rendimento medio % di competenza	
	1964	1965
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende</i>		
Bancarie e finanziarie	7,97	7,63
Siderurgiche	5,83	4,25
Ex elettriche	5,86	5,96
Telefoniche e radiotelevisive	6,63	6,69
Trasporti marittimi e aerei	6,63	6,87
Autostradali	6,29	6,19
Varie	3,41	3,41
<i>Rendimento medio</i>	6,12	5,79

La contrazione del rendimento di competenza va ascritta principalmente al diminuito rendimento delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende siderurgiche, che assorbono oltre il 25% degli investimenti nei settori sopra considerati.

Il costo medio dei capitali attinti nel 1965 al credito è risultato del 6,65%, pressoché invariato rispetto al 1964, come risulta dalla tabella XVIII, nella quale sono analizzati i costi per tipo di operazione.

Nel 1965 i fondi patrimoniali dell'Istituto sono ammontati mediamente a 367,9 miliardi e la loro incidenza sul totale dei mezzi propri e di terzi, pari al 32,7%, si è mantenuta all'incirca allo stesso livello del 1964.

Se si tiene conto che tale disponibilità di capitale ha comportato il solo onere costituito dall'imposta societaria, il costo medio di tutti i mezzi propri e di

Tabella XVIII - Costo medio del capitale di credito

	Costo medio %	
	1964	1965
Obbligazioni (compresa imposta relativa)	6,71	6,78
Mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	6,26	6,24
Operazioni a breve scadenza	6,65	6,50
Corrispondenti creditori	5,29	5,26
<i>Costo medio</i>	6,63	6,65

terzi, amministrati dall'Istituto, risulta pari al 4,68% (contro il 4,65% nel 1964). Aggiungendo le spese di amministrazione e gli altri oneri, la cui incidenza, al netto dei proventi non derivanti dalla gestione del denaro, risulta pari allo 0,36%, si perviene a un costo medio complessivo del 5,04%. Tenuto conto del reddito medio totale, pari, come si è visto, al 5,05%, ne risulta un sostanziale pareggio, essendo infatti l'avanzo di gestione limitato a 142 milioni.

*
* *

L'analisi dell'andamento dell'esercizio 1965 induce a trarre alcune considerazioni conclusive sui risultati conseguiti dal gruppo e sulle prospettive che ad esso si aprono. Come osservato all'inizio della presente Relazione, l'anno trascorso ha presentato indubbi sintomi di una migliore intonazione congiunturale; tuttavia l'incipiente ripresa — che segue alla recessione più seria che la nostra economia abbia registrato dalla fine della guerra in poi — risulta sinora parziale e contrastata, tanto che le previsioni per il 1966, secondo le indicazioni più autorevoli, prospettano un saggio di espansione del reddito ancora apprezzabilmente inferiore alla media del lungo periodo. D'altra parte è continuata, nel 1965, la tendenza all'aumento dei costi.

In tale situazione le aziende del gruppo, in buona parte operanti nei settori più sensibili al rallentamento congiunturale o impegnate in una delicata fase di riassetto strutturale, hanno visto in più di un caso notevolmente appesantita la loro gestione e menomata la prospettiva di espansione su cui avevano fondato, per un lungo periodo, i loro programmi di investimento.

I dati esposti nella presente Relazione mostrano in ogni caso che la sfavorevole congiuntura non ha frenato l'impegno del gruppo rivolto al consolidamento tecnico e organizzativo delle imprese avviate e alla sollecita esecuzione dei programmi di investimento in corso. Non solo, ma le capacità di iniziativa dell'IRI sono state sollecitate ad affrontare anche i nuovi problemi proposti, sia dalla fase di stabilizzazione a breve termine, sia dalle esigenze di crescita a lunga scadenza della nostra economia. È in questo quadro che si colloca infatti la recente messa a punto, a conclusione di una fase necessariamente lunga di studi e trattative, di alcune importanti nuove iniziative nel settore meccanico oltre che di un allargamento dell'azione dell'IRI nel campo delle infrastrutture, con particolare riguardo alle regioni meridionali.

Nel settore meccanico il gruppo ha potuto concretare, in collaborazione con importanti gruppi italiani ed esteri dei rispettivi settori, iniziative di considerevole rilievo nei rami della elettromeccanica, dei motori diesel e delle centrali nucleari. Tali iniziative daranno, tra l'altro, un decisivo contributo alla soluzione dei delicati e urgenti problemi di riassetto delle attività cantieristiche del gruppo.

D'altra parte, nel settore delle infrastrutture, un intervento di tipo imprenditoriale — quale l'IRI deve poter attuare per conseguire i fini pubblici ad esso assegnati — è apparso possibile e opportuno per accelerare l'eliminazione di alcune delle più gravi carenze che oggi ostacolano un equilibrato sviluppo industriale e urbanistico. Fra gli aspetti che conferiscono all'esercizio 1965 un carattere singolare è comunque il maturare, nel settore manifatturiero, di rilevanti nuove capacità di produzione in un mercato interno che, per buona parte dei prodotti offerti dalle aziende del gruppo, è stato caratterizzato dal ristagno e anzi da un ulteriore cedimento della domanda e dei prezzi. Come si è visto nel corso della Relazione, ogni sforzo è stato fatto dalle aziende per allargare ancora gli sbocchi all'esportazione, con risultati indubbiamente significativi, bastando rilevare che nel giro di un biennio il fatturato estero è aumentato di quasi una metà, concorrendo per oltre due terzi all'espansione del fatturato manifatturiero totale. Che tale confortante sviluppo non si sia accompagnato a risultati economici ugualmente soddisfacenti va sostanzialmente imputato al già rilevato andamento del mercato interno, il quale non ha consentito di sfruttare appieno le capacità produttive aziendali, ampliate come si è detto.

Nessun dubbio può sussistere invero sul fatto che è solo grazie ad una consistente espansione anche delle vendite all'estero che i nuovi impianti potranno essere sfruttati in futuro in una situazione di piena redditività. L'esigenza di conseguire e mantenere un grado di competitività internazionale si pone, del resto, con evidenza per delle aziende che devono ormai considerare il mercato europeo come un mercato interno, sul quale occorre per di più affrontare la vigorosa avanzata della più agguerrita industria americana. La compenetrazione dei mercati procede invero senza soste, superando ogni remora esterna sotto la spinta di mutamenti di fondo tecnici e organizzativi, che rendono ormai desueti i mercati nazionali ereditati dal secolo XIX.

Le aziende del gruppo non hanno quindi altra via che quella di proseguire con il massimo impegno l'azione intrapresa per elevare la propria produttività e acquisire un dinamismo non inferiore a quello delle industrie rivali in Europa e oltre Atlantico. Alle industrie europee esse si vedono ormai allineate sul piano del costo del lavoro e conseguentemente devono tendere a eliminare, per competere con successo, ogni situazione di inferiorità sul piano dimensionale, tecnico e organizzativo. Trattasi, com'è evidente, di un'azione di lungo respiro atta a incidere a un tempo sulle strutture aziendali, sui metodi di gestione, sulle qualifiche e sui comportamenti tanto dei capi che delle maestranze.

In questo quadro va vista la mobilitazione di energie che l'IRI va promuovendo per intensificare l'attività di ricerca e sperimentazione nell'ambito del gruppo, moltiplicando anche i necessari collegamenti con l'esterno. Parimenti importante deve considerarsi l'impegno posto nel settore della formazione tecnico-professionale, impegno confermato dall'iniziativa presa nel corso del 1965 dall'Istituto per il rilancio del *Formez*, con il che l'esperienza e gli strumenti didattici di cui l'IRI già dispone vengono posti al servizio delle particolari esigenze del Mezzogiorno. E in questa stessa prospettiva devono vedersi i programmi predisposti per la concentrazione e conversione di strutture inadatte, premessa di uno stabile sviluppo

di reddito e occupazione in un'economia che ha definitivamente rinunciato ai tradizionali protezionismi.

Resta da sottolineare che l'aumento della produttività deve potersi tradurre in una espansione equilibrata dei redditi salariali come di quelli aziendali, condizione di un regolare finanziamento degli investimenti indispensabili per sostenere il progresso di un'industria concorrenziale. L'interdipendenza tra l'aumento dei redditi di lavoro e l'espansione degli investimenti, necessari a mantenere il pieno impiego ma condizionati al sussistere di normali prospettive di redditività, è apparsa in tutta evidenza nel corso degli ultimi due anni. Le aziende del gruppo non possono che auspicare un pronto superamento degli ostacoli e delle incomprensioni che ancora si frappongono a un'accettazione concorde, da parte di tutte le forze in gioco, degli obiettivi di una politica di equilibrata espansione, i cui benefici cumulativi non siano esposti ad essere annullati da subitanee crisi della bilancia dei pagamenti e prolungate flessioni degli investimenti produttivi.

Le realizzazioni del gruppo nel 1965 valgono certo a confermare le ragioni di vitalità dell'ordinamento di cui l'IRI è espressione; evidenti appaiono nel contempo gli impegnativi traguardi ancora da raggiungere per convalidare pienamente l'ingente investimento di capitali realizzato in questi anni e conseguire nel modo più economico gli obiettivi pubblici di cui l'IRI è strumento.

Nel licenziare la presente Relazione, il Consiglio di amministrazione richiama, a quanti cooperano nell'ambito del gruppo all'azione comune, l'importanza e la complessità dei compiti ad essi affidati; e a quest'appello fiducioso in un felice superamento delle attuali difficoltà, unisce un ringraziamento per l'attività svolta e il più cordiale augurio di costruttivo e sereno lavoro.

Roma, 26 maggio 1966.

*Relazione del
Collegio dei Sindaci*

Il bilancio al 31 dicembre 1965 dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, escludendo i conti di rischio e d'ordine, presenta le risultanze complessive così specificate:

STATO PATRIMONIALE

All'attivo	L. 1.202.764.439.993
Al passivo (compresi gli avanzi netti di gestione esercizi precedenti)	» 1.202.622.012.749
Avanzo netto di gestione dell'esercizio 1965	<u>L. 142.427.244</u>

CONTO PROFITTI E PERDITE

Proventi	L. 57.588.940.032
Spese ed oneri	» 57.446.512.788
Torna l'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1965 in	<u>L. 142.427.244</u>

Segue ora l'analisi di alcune tra le principali componenti dello stato patrimoniale e del conto profitti e perdite.

ATTIVO PATRIMONIALE

Partecipazioni: L. 692.161.640.364 (1).

I valori di carico delle partecipazioni, come riportati in bilancio, vengono qui di seguito esaminati in relazione alla posizione dei relativi titoli nel mercato finanziario (quotati o non quotati in borsa); alla loro disponibilità (in libera proprietà — optabili); ed alla natura dell'attività delle aziende:

a) *azioni in libera proprietà* (2)

(1) L'elenco delle partecipazioni raggruppate per settore è riportato a pag. LXIX.

(2) Escluse le partecipazioni in aziende cantieristiche e meccaniche, che vengono considerate alla successiva lettera c).

Per tutti i titoli quotati in borsa (L. 398.898.405.689) il prospetto che segue indica per settore il valore di carico e quello ai corsi di borsa al 31 dicembre 1965.

	Valore di carico al 31-12-1965	Valore ai corsi di borsa del 31-12-1965	Differenze
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Bancarie e finanziarie	53.340,1	63.567,5	+ 10.227,4
Telefoniche	101.283,0	123.280,0	+ 21.997,0
Ex Elettriche	69.910,3	65.760,7	- 4.149,6
Siderurgiche	122.659,5	156.946,4	+ 34.286,9
Trasporti marittimi	13.594,1	11.620,9	- 1.973,2
Varie	38.111,4	41.278,4	+ 3.167,0
	398.898,4	462.453,9	+ 63.555,5

Dall'analisi qui riportata si rileva che i valori di bilancio sono inferiori, nel loro complesso, ai corrispondenti valori di borsa, onde la loro prudentiale valutazione dà luogo per questo gruppo di partecipazioni ad una plusvalenza netta di L.milioni 63.555,5 (al 31 dicembre 1964 tale plusvalenza ascendeva a L.milioni 2.297).

Le azioni non quotate in borsa emesse da società italiane sono iscritte in bilancio per	L. 113.803.799.750
mentre il valore nominale è di	» 109.597.552.050
Pertanto, il valore di carico è nel complesso del 3,84% superiore al valore nominale, con una differenza di	<u>L. 4.206.247.700</u>

L'analisi del valore di carico, del valore nominale e dei relativi rapporti percentuali, formata distinguendo le aziende a seconda della loro attività di produzione, è la seguente:

	Valore di carico al 31-12-1965	Valore nominale	Rapporto percentuale valore di carico rispetto al nominale
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Bancarie e finanziarie	50.596,1	49.337,7	102,55
Siderurgiche	50,0	50,0	100,00
Trasporti marittimi	4.000,0	4.000,0	100,00
Trasporti aerei	29.060,4	28.992,6	100,23
Autostradali	10.476,2	10.419,9	100,54
Radiotelevisive	8.613,7	8.275,2	104,09
Varie	11.007,4	8.522,1	129,16
	113.803,8	109.597,5	103,84

Si chiarisce che il rapporto percentuale ha valore meramente indicativo, soprattutto perché, mentre le azioni relative alle partecipazioni bancarie racchiudono certamente notevoli plusvalenze rispetto ai valori di carico, altre partecipazioni sono valutate senza specifico riflesso della redditività attuale dei titoli. Il Collegio ha ravvisato anche per questo gruppo di aziende che i valori di carico, nel loro complesso, corrispondono ad una valutazione prudentiale.

Le azioni di società estere non quotate in borsa, i cui valori nominali sono espressi in valute diverse, figurano in carico per L. 756.167.306.

b) *azioni optabili dagli obbligazionisti*

Le azioni *Finelettrica* sono valutate al nominale (L. 1.000 cadauna) pari a L. 3.182.800.000, essendo scambiabili con un corrispondente valore nominale di obbligazioni.

Le azioni *Finsider*, di nominali L. 500 cadauna, sono valutate a L. 820 e così in complesso L. 12.289.914.000; ciò in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dal regolamento del prestito obbligazionario IRI 5,75% 1964/79 in dollari USA e DM.

c) *partecipazioni in aziende cantieristiche e meccaniche*

Le azioni di questo gruppo, tanto quotate quanto non quotate in borsa, sono in carico per	L.	163.230.553.619
rispetto ad un valore nominale di	»	163.391.654.050
		<hr/>
La valutazione in bilancio è, dunque, inferiore al valore nominale di	L.	161.100.431
		<hr/> <hr/>

I valori di carico di queste partecipazioni — le quali, per la maggior parte, non sono quotate in borsa — sono assunti con riferimento alla consistenza patrimoniale delle aziende a seguito delle operate svalutazioni.

Finanziamenti: L. 399.634.822.683.

L'indicato ammontare al 31 dicembre 1965 presenta analiticamente la seguente ripartizione:

Bancarie e finanziarie	L.	12.258.650.800
Ex elettriche	»	191.695.746
Siderurgiche	»	105.166.272.328
Cantieristiche	»	49.441.854
Meccaniche	»	11.989.662.571
Trasporti marittimi	»	90.559.121.423
Trasporti aerei	»	8.466.141.436
Autostradali	»	146.824.534.670
Varie	»	24.129.301.855
	L.	399.634.822.683
		<hr/> <hr/>

Rispetto all'ammontare di questa voce al 31 dicembre 1964 (L.milioni 519.931,3) si ha una diminuzione di L.milioni 120.296,5 derivante dai seguenti movimenti:

rientri di finanziamenti erogati in precedenti esercizi o loro conversione in partecipazioni	L.mil.	127.341,9
remissioni di crediti (compresi nella voce « partite da ammortizzare », di cui si dirà in seguito)	»	4.715,0
	L.mil.	132.056,9
finanziamenti concessi nell'esercizio	»	11.760,4
	L.mil.	120.296,5

I finanziamenti temporaneamente infruttiferi, che al 31 dicembre 1964 ascendevano a L. 122.199.720.395, si sono ridotti a L. 12.838.328.879, principalmente per effetto di passaggi a finanziamenti fruttiferi (80 miliardi di lire) o di trasferimenti ad aumenti di capitale (L. 30.490.263.949) dei finanziamenti stessi.

Il fondo di svalutazione, che a fine 1964 ammontava a L.milioni 1.213,4, è stato, durante l'esercizio, interamente utilizzato per remissione di altri crediti (CAMIM, *Il Fabbricone*, *Centro Sperimentale Metallurgico* e ISAP) e per svalutazione di azioni (SAM).

Partite in liquidazione, sofferenze e diverse: L. 9.694.482.926.

L'analisi delle posizioni delle partite relative a questa voce è la seguente:

Azioni di società meccaniche in liquidazione e altre	L.	29.369.444
Crediti verso società meccaniche in liquidazione e altre	»	17.588.831.332
Sofferenze, contenzioso e titoli diversi	»	2.682.123.361
	L.	20.300.324.137
Fondo di svalutazione	»	10.605.841.211
	L.	9.694.482.926

Cassa e fondi presso banche: L. 24.774.303.402.

Nell'analisi delle variazioni patrimoniali, contenuta nelle note allegate alla Relazione del Consiglio di amministrazione, è la dimostrazione dell'aumento di questa partita (L. 11.964.677.809) rispetto all'ammontare della stessa al 31 dicembre 1964.

Crediti diversi e partite varie: L. 24.163.386.751.

Si rileva, rispetto al 1964, un aumento di L.milioni 3.205,4 risultante dalle seguenti operazioni:

in aumento:

Accertamento per competenza dividendo su azioni SME	L.mil.	3.927,4
Credito verso l' <i>Ente Autonomo di gestione per il Cinema</i> per interessi maturati nell'esercizio	»	422,6
	L.mil.	4.350,0

in diminuzione:

Titoli obbligazionari diversi	»	1.000,2
Altre partite (saldo)	»	144,4
	L.mil.	3.205,4

All'esame dei cespiti fin qui compiuto — che complessivamente raggiungono l'importo di L. 1.150.428.636.126 — segue ora la specificazione delle due voci comprese nell'attivo patrimoniale, costituite dagli « Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare » (L. 40.090.796.780), e dalle « Partite da ammortizzare ». Nella prima di esse è compresa, come già chiarito per i precedenti esercizi, 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. Il movimento di questa voce nell'esercizio 1965 è stato determinato da una diminuzione per effetto degli ammortamenti (complessivamente L.milioni 4.011,2) e da un aumento per scarti e spese sulle obbligazioni collocate nel corso dell'esercizio (complessivamente L.milioni 9.118,6). La voce « Partite da ammortizzare » (L. 12.245.007.087), che è di nuova istituzione, è costituita, come dichiarato nella Relazione del Consiglio di amministrazione, da minusvalenze su partecipazioni e remissioni di crediti, al cui ammortamento sarà provveduto nel corso dell'esercizio 1966 al chiudersi di operazioni, relative a partecipazioni ex elettriche o con esse collegate, non ancora perfezionate al 31 dicembre 1965.

PASSIVO PATRIMONIALE

Obbligazioni in circolazione e obbligazioni da rimborsare: L. 785.803.454.500.
L'aumento di L.milioni 81.862,9 nella consistenza del debito obbligazionario risulta dal seguente prospetto:

	31-12-1964	31-12-1965	Differenze
Obbligazioni in circolazione	682.002.075.000	762.974.412.500 (1)	+ 80.972.337.500
Obbligazioni estratte o scadute da rimborsare	21.938.501.000	22.829.042.000	+ 890.541.000
	<u>703.940.576.000</u>	<u>785.803.454.500</u>	<u>+ 81.862.878.500</u>

Va, in proposito, rilevato che, mentre sono state effettuate nell'esercizio emissioni per L.milioni 117.000, d'altro canto si sono avuti rimborsi per L.milioni 35.075,1, ed estinzioni per conversione in azioni per L.milioni 62. Nell'importo di L.milioni 22.829 per obbligazioni da rimborsare sono compresi L.milioni 18.783 di obbligazioni estratte negli ultimi mesi del 1965 ed esigibili nel 1966 e precisamente per L.milioni 7.832 dal 1° gennaio, per L.milioni 7.151 dal 1° febbraio e per L.milioni 3.800 dal 1° marzo.

Mutui (2) e operazioni a media e lunga scadenza: L. 9.954.003.222.

Rispetto al 1964 si è verificata una diminuzione di L.milioni 4.428,2 dovuta alla estinzione di un mutuo con l'IMI di L.milioni 4.000, nonché alla riduzione di debiti a medio termine.

(1) L'analisi delle singole emissioni è riportata nelle note allegate alla Relazione del Consiglio di amministrazione.

(2) A garanzia dei mutui sono state utilizzate azioni per un valore di carico di L.milioni 2.195,4.

Debiti a breve scadenza: non figura più tale voce, che, alla fine del 1964, esponeva un importo di L. 74.755.340.334, essendo stati ritirati alla scadenza gli effetti riscontati, e rimborsate le anticipazioni.

Corrispondenti creditori: L. 15.933.270.324.

Rispetto al precedente esercizio si nota una diminuzione di L.milioni 34.692,4, per rimborsi effettuati a società del gruppo.

Debiti diversi e partite varie: L. 20.730.371.525.

Tale voce si compone dei seguenti elementi:

Conti transitori e partite da regolare in successivi esercizi	L.	2.473.065.503
Impegni per azioni da liberare	»	2.120.437.200
Oneri da pagare e partite varie afferenti alle obbligazioni	»	8.464.796.659
Accantonamenti vari	»	54.317.547
Risconti e ratei	»	7.498.895.010
Fondi spese e stanziamenti diversi	»	64.415.975
Conti liquidazione titoli	»	54.443.631
	L.	<u>20.730.371.525</u>

Rispetto al precedente esercizio si osserva una diminuzione di L.milioni 491,1, dovuta principalmente a versamenti effettuati a liberazione di azioni (L.milioni 5.127,6), ed all'aumento di altre partite (risconti e ratei, oneri su obbligazioni, accollo debiti società *San Giorgio*).

Per quanto concerne i risconti e ratei, dal seguente prospetto si rileva che le scadenze nel corso del primo semestre del 1966 delle cedole sulle obbligazioni in circolazione determinano cospicui ratei di interessi a carico dell'esercizio 1965:

Saldi creditori

Interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.	42.564.388
Interessi su conti correnti creditori (società del gruppo)	»	758.790
Interessi su obbligazioni in circolazione	»	7.776.469.590
	L.	<u>7.819.792.768</u>

Saldi debitori

Interessi sui finanziamenti	L.	250.663.842
Interessi su obbligazioni di proprietà	»	44.464.216
Provvigioni su fidejussioni	»	25.769.700
	L.	<u>320.897.758</u>

<i>Differenza</i>	L.	<u>7.498.895.010</u>
-------------------	----	----------------------

Fondi liquidazione e previdenza personale: L. 3.132.538.219 (di cui L. 1.621.266.500 per liquidazione e L. 1.511.271.719 per previdenza). Tali fondi, rispetto al precedente esercizio, denunciano nel complesso un incremento di L.milioni 377,1, dovuto allo stanziamento di L.milioni 600 ed all'utilizzo di L.milioni 222,9 per corrispondenti al personale cessato dal servizio.

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 con conferimenti scaglionati negli esercizi dal 1963/64 al 1969.

Nel corso dell'esercizio è stato incassato l'importo di L.miliardi 45,5, per cui a fine 1965 le quote ancora da incassare ammontano a L.miliardi 79,5;

b) dalla riserva speciale (articolo 20 dello Statuto), che diminuisce di Lire 8.805.385.164, saldo fra utili patrimoniali (L.171.715.014) e sopravvenienze passive (L. 8.977.100.178).

Il complesso dei fondi patrimoniali raggiunge quindi
l'ammontare di L. 420.922.214.792

Figurano sempre esposte le perdite degli esercizi decorsi
(1959 e precedenti), inerenti a partecipazioni meccaniche e cantieristiche e alla partecipazione *Manifatture Cotoniere Meridionali* per L. 55.817.164.267

CONTI DI RISCHIO

Sono costituiti da impegni derivanti da prestazioni di fidejussioni e cauzioni per un complessivo importo di L. 286.398.527.050, con un aumento, rispetto al precedente esercizio, di L.milioni 139.767,3.

Gli impegni assunti dall'Istituto, per garanzie (1) concesse nell'interesse delle società del gruppo, comportano normalmente una provvigione commisurata all'entità del rischio.

CONTI D'ORDINE

Sulle apposizioni relative ai conti d'ordine si chiarisce che il conto titoli (L. 623.936.309.028) comprende:

titoli, valori ed effetti di proprietà dell'Istituto in deposito presso terzi, titoli e valori di terzi affidati in custodia all'Istituto. I valori e le annualità trasferiti alla *Banca d'Italia* (L. 4.708.097.530) attengono ai rapporti derivanti dalla convenzione 31 dicembre 1936, che avranno termine nel 1971.

(1) Una parte di tali garanzie è costituita da azioni per un valore di carico di L.milioni 41.163.

CONTO PROFITTI E PERDITE

Su talune impostazioni del conto economico si fornisce, qui di seguito, una particolare analisi.

I dividendi sulle partecipazioni azionarie figurano per L.milioni 31.188,3, con un aumento, rispetto al precedente esercizio, di L.milioni 3.918,7, dovuto principalmente all'accertamento per competenza del dividendo sulle azioni SME, che così si aggiunge all'accertamento, egualmente operato per competenza, fin dall'esercizio 1959, nei confronti dei dividendi su azioni *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma*; mentre, per gli altri dividendi, il conto economico registra quelli incassati nel corso dell'esercizio.

Gli interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse ammontano a L. 4.673.192.245 e sono così costituiti:

Interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.	743.430.507	
Interessi su portafoglio riscontato	»	571.969.151	
Interessi e oneri diversi:			
a) interessi su anticipazioni passive e operazioni diverse	L.	261.512.559	
b) interessi su conti correnti con società del gruppo	»	3.090.061.310	
c) oneri vari	»	6.218.718	» 3.357.792.587
			<u>L. 4.673.192.245</u>

Le spese generali sono così ripartite:

1) spese per il funzionamento dell'Istituto (affitto, manutenzione locali per gli uffici, ammortamento mobilio, macchinario e attrezzature d'ufficio, assicurazioni, cancelleria, stampati, posta, telegrafo, telefono, ecc.)	L.	274.655.707	
2) spese per il personale	»	2.367.051.374	
3) spese per viaggi, trasferte, locomozione e trasporti	»	68.192.156	
4) spese per organi amministrativi	»	29.135.000	
5) spese per libri e periodici	»	37.588.594	
6) spese per pubblicità e inserzioni	»	374.536.328	
7) spese varie	»	39.424.212	
			<u>L. 3.190.583.371</u>

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo per L. 200.133.281 e oneri per la formazione e l'addestramento professionale per L. 645.414.921.

Gli oneri diversi e contributi straordinari sono così costituiti:

Quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto	L.	66.916.121
Partecipazione a iniziative per la preparazione professionale e tecnica e di assistenza sociale	»	55.202.487
Promozione e partecipazione a iniziative per studi di previsione e sviluppo economico e industriale	»	9.000.000
Spese e contributi di partecipazione a convegni e congressi	»	8.190.900
Archivio economico dell'unificazione italiana	»	20.000.000
	<u>L.</u>	<u>159.309.508</u>

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione di L. 142.427.244, la cui destinazione è, com'è noto, disciplinata dall'art. 18 dello Statuto.

Non sembra superfluo sottolineare che il conto economico chiude con un avanzo di gestione, mentre il conto patrimoniale pone in evidenza la voce « Partite da ammortizzare »; ciò, peraltro, va spiegato con il sistema di resa di conto previsto legislativamente dall'art. 17 dello Statuto.

Gli avanzi di gestione relativi agli esercizi 1960, 1961, 1962, 1963 e 1964 sono esposti in bilancio come tali per l'importo complessivo di L. 1.963.324.434; detto importo, in applicazione dell'art. 18 dello Statuto, è stato, di recente, così ripartito:

— il 20% alla formazione del fondo di riserva ordinaria	L.	392.664.889
— il 15% a un fondo speciale da utilizzare in iniziative per la preparazione di elementi da avviare alle carriere direttive industriali, nonché nelle opere di preparazione professionale e tecnica e di assistenza sociale	»	294.498.665
— il 65% al Tesoro dello Stato a rimborso del fondo di dotazione	»	1.276.160.880
	<u>L.</u>	<u>1.963.324.434</u>

Il Collegio dei Sindaci, accertato che sono state osservate le norme di legge e dello Statuto ed accertato altresì che la tenuta delle scritture contabili è regolare e in armonia con le 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.

IL COLLEGIO DEI SINDACI

Roma, 26 maggio 1966.

Bilancio
al 31 dicembre 1965

ATTIVO

Partecipazioni:			
azioni in libera proprietà	L.	676.688.926.364	
azioni optabili dagli obbligazionisti	»	<u>15.472.714.000</u>	L. 692.161.640.364
Finanziamenti			» <u>399.634.822.683</u>
<i>Totale partecipazioni e finanziamenti</i>			L. 1.091.796.463.047
Partite in liquidazione, sofferenze e diverse			» <u>9.694.482.926</u>
			L. 1.101.490.945.973
Cassa e fondi presso banche			» 24.774.303.402
Crediti diversi e partite varie			» <u>24.163.386.751</u>
<i>Totale attività</i>			L. 1.150.428.636.126
Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare			» 40.090.796.780
Partite da ammortizzare			» 12.245.007.087
			<u>L. 1.202.764.439.993</u>
 CONTI DI RISCHIO			
Debitori per fidejussioni e cauzioni			» 286.398.527.050
 CONTI D'ORDINE			
Conto titoli	L.	623.936.309.028	
Valori e annualità trasferite alla Banca d'Italia	»	<u>4.708.097.530</u>	» 628.644.406.558
			L. 2.117.807.373.601

Il Contabile Generale
DOMENICO BERNARDI

I Sindaci
MARIO BOCCI
GIUSEPPE CACCIA
GENNARO CASSELLA
SATURNINO COLITTO
ROCCO DI CIOMMO

STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1965

PASSIVO

Obbligazioni:			
in circolazione	L.	762.974.412.500	
da rimborsare	»	<u>22.829.042.000</u>	L. 785.803.454.500
Mutui e operazioni a media e lunga scadenza			» 9.954.003.222
Corrispondenti creditori			» 15.933.270.324
Debiti diversi e partite varie			» 20.730.371.525
Fondi di liquidazione e previdenza personale			» <u>3.132.538.219</u>
<i>Totale passività</i>			L. 835.553.637.790
Fondo di dotazione L. 495.410.000.000			
Quote afferenti agli esercizi dal 1966 al 1969	»	<u>79.500.000.000</u>	L. 415.910.000.000
Riserva speciale (art. 20 dello Statuto)	»	<u>5.012.214.792</u>	
		L. 420.922.214.792	
Perdite patrimoniali da regolare	»	<u>55.817.164.267</u>	» 365.105.050.525
			L. 1.200.658.688.315
Avanzo netto di gestione esercizi precedenti	L.	1.963.324.434	
Avanzo netto di gestione esercizio 1965	»	<u>142.427.244</u>	» 2.105.751.678
			L. 1.202.764.439.993
CONTI DI RISCHIO			
Creditori per fidejussioni e cauzioni			» 286.398.527.050
CONTI D'ORDINE			
Conto titoli	L.	623.936.309.028	
Debito consolidato verso la Banca d'Italia	»	<u>4.708.097.530</u>	» 628.644.406.558
			L. 2.117.807.373.601

Il Presidente
GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale
SILVIO GOLZIO

SPESE E ONERI

Oneri relativi alle obbligazioni	L.	44.987.380.915
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	»	4.673.192.245
Spese generali	»	3.190.583.371
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	»	200.133.281
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	»	645.414.921
Oneri diversi e contributi straordinari	»	159.309.508
Stanziamiento al fondo di liquidazione del personale	»	300.000.000
Stanziamiento al fondo di previdenza del personale	»	300.000.000
Imposte	»	2.990.498.547
	L.	57.446.512.788
Avanzo netto di gestione	»	142.427.244
	L.	57.588.940.032

Il Contabile Generale

DOMENICO BERNARDI

I Sindaci

MARIO BOCCI
GIUSEPPE CACCIA
GENNARO CASSELLA
SATURNINO COLITTO
ROCCO DI CIOMMO

CONTO PROFITTI E PERDITE ESERCIZIO 1965

PROVENTI

Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L.	31.188.279.111
Interessi sui finanziamenti	»	24.470.347.481
Interessi attivi diversi	»	1.212.813.789
Proventi diversi	»	717.499.651

L. 57.588.940.032

Il Presidente
GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale
SILVIO GOLZIO

*Elenco delle partecipazioni
al 31 dicembre 1965*

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI AL 31 DICEMBRE 1965

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario (in lire)	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato (in lire)	Valore complessivo di bilancio (in lire)
<i>Bancarie e Finanziarie:</i>						
BANCA COMMERCIALE ITALIANA	4.000.000	5.000	3.817.590	95,44	5.168	19.729.787.002
CREDITO ITALIANO	30.000.000	500	24.362.203	81,21	526	12.810.027.171
BANCO DI ROMA	2.500.000	5.000	2.400.824	96,03	5.135	12.327.968.409
BANCO DI SANTO SPIRITO	6.000.000	500	5.997.854,5	99,96	469	2.812.627.695
ISTITUTO PER LO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE-ISAP	120.000	25.000	78.666	65,56	23.093	1.816.672.009
SME - SOCIETÀ MERIDIONALE FINANZIARIA	61.150.438	2.000	25.396.531	41,53	2.100	53.340.118.844
SOC. DI GESTIONI AZIONARIE-SAGEA	1.000.000	100	999.600	99,96	100	99.959.999
SOC. DI PARTECIPAZIONI AZIONARIE-SPA	200.000	5.000	199.800	99,90	5.000	999.000.000
						<u>103.936.161.129</u>
<i>Siderurgiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA SIDERURGICA-FINSIDER	282.744.000	500	149.618.167	58,22	604	90.367.559.175
in libera proprietà optabili dagli obbligazionisti			14.987.700		820	12.289.914.000
CENTRO SPERIMENTALE METALLURGICO	50.000	10.000	5.000	10,—	10.000	50.000.000
ITALSIDER	262.000.000	1.000	16.318.425	6,23	1.492	24.343.323.791
TERNI-SOCIETÀ PER L'INDUSTRIA E L'ELETTRICITÀ	266.000.000(1)	250	10.997.500	4,13	723	7.948.579.490
						<u>134.999.376.456</u>
<i>Meccaniche:</i>						
SOC. FINANZIARIA MECCANICA - FINMECCANICA	50.000.000	1.000	49.983.167	99,97	1.003	50.122.578.664
ALFA ROMEO ordinarie	25.000.000	1.000	12.249.015	49,—	1.000	22.048.557.000
privilegiate	20.000.000		9.799.142			
DELTA - SOCIETÀ METALLURGICA LIGURE	4.500.000	1.000	2.204.937,4	49,—	1.000	2.204.937.166
FONDERIE OFFICINE DI GORIZIA-SAFOG	2.000.000	1.000	980.000	49,—	1.000	980.000.000
FONDERIE E OFFICINE SAN GIORGIO PRA	1.000.000	1.000	487.620	48,76	1.000	487.620.000
INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE MERIDIONALI-AERFER	7.500.000	1.000	3.675.000	49,—	1.000	3.675.000.000
NUOVA SAN GIORGIO	3.500.000	1.000	1.701.747	48,62	1.000	1.701.747.000
MECFOND-OFFICINE MECCANICHE						
FONDERIE NAPOLETANE	250.000	5.000	122.500	49,—	5.000	612.500.000
OTO-MELARA	3.000.000	1.000	1.457.250	48,58	1.000	1.457.250.000
SOC. ITALIANA TELECOMUNICAZIONI - SIEMENS	8.400.000	1.000	168.000	2,—	624	104.775.007
STABILIMENTI DI SANT'EUSTACCHIO	768.000	6.250	375.315	48,87	5.351	2.008.194.416
STABILIMENTI ELETTROMECCANICI RIUNITI ANSALDO-SAN GIORGIO	9.000.000	1.000	4.407.037,6	48,97	1.000	4.407.008.941
						<u>89.810.168.194</u>

(1) A seguito della incorporazione della Terni nella Finsider a decorrere dal 14-2-66, le azioni Terni vengono cambiate in azioni Finsider, nel rapporto di 6 azioni Finsider ogni 9 azioni Terni.

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario (in lire)	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato (in lire)	Valore complessivo di bilancio (in lire)
<i>Cantieristiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA CANTIERI NAVALI-FINCANTIERI	3.500.000	10.000	3.499.960	99,99	10.000	34.999.600.000
ANSALDO	25.000.000	1.000	17.104.034,3	68,42	1.000	17.103.900.425
ARSENALE TRIESTINO	87.600	4.000	12.500	27,86	12.000	295.000.000
serie A	87.400		36.250		4.000	
serie B	15.000.000	1.000	13.048.135	86,99	1.000	13.048.135.000
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO	10.000.000	1.000	5.665.000	56,65	1.000	5.665.000.000
NAVALMECCANICA-STABILIMENTI NAVALI E MECCANICI NAPOLETANI	500.000	1.000	173.500	34,70	1.000	173.500.000
OARN-OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI	2.000.000	1.000	900.000	45,—	1.000	900.000.000
SEBN-SOC. ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI	610.000	4.500	274.500	45,—	4.500	1.235.250.000
STABILIMENTI NAVALI-TARANTO						
						73.420.385.425
<i>Ex Elettriche:</i>						
SOC. FINANZIARIA ELETTRICA NAZIONALE-FINELETTRICA	90.000.000(1)	1.000	49.258.968	58,27	1.419	69.910.338.808
in libera proprietà optabili dagli obbligazionisti			3.182.800		1.000	3.182.800.000
						73.093.138.808
<i>Telefoniche:</i>						
STET-SOC. FINANZIARIA TELEFONICA	80.000.000	2.000	45.490.787	56,86	2.226	101.282.986.328
<i>Trasporti Marittimi:</i>						
SOC. FINANZIARIA MARITTIMA-FINMARE ADRIATICA S.p.A. DI NAVIGAZIONE	36.000.000	500	27.056.891	75,16	502	13.594.081.935
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	510.000	10.000	100.000	10,—	10.000	1.000.000.000
cat. A	490.000		—		—	
cat. B	306.000	10.000	120.000	20,—	10.000	1.200.000.000
LLOYD TRIESTINO S.p.A. DI NAVIGAZIONE	294.000		—		—	
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	153.000	10.000	60.000	20,—	10.000	600.000.000
cat. A	147.000		—		—	
cat. B						
						17.594.081.935

(1) A seguito della riduzione del capitale sociale e della incorporazione della *Finelettrica* nella *Finsider*, a decorrere dal 14-2-66, le azioni *Finelettrica* vengono cambiate in azioni SIP e *Finsider* nel rapporto di 3 azioni SIP e 5 azioni *Finsider* ogni 9 azioni *Finelettrica*.

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			Valore complessivo di bilancio (in lire)
	Numero azioni	Valore nominale unitario (in lire)	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato (in lire)	
<i>Trasporti Aerei:</i>						
ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANE						
cat. A	2.500.000	10.000	2.404.545	96,21	9.998	28.929.961.100
cat. B	500.000		481.674		10,150	
ATI-SOC. AERO TRASPORTI ITALIANI	45.000	10.000	4.500	10,—	10.000	45.000.000
ELIVIE-SOC. ITALIANA ESERCIZIO ELICOTTERI	25.000	10.000	2.500	10,—	10.008	25.020.000
SAM-SOC. AEREA MEDITERRANEA	4.500	100.000	450	10,—	100.000	45.000.000
SIESA-SOC. ITALIANA ESERCIZIO SERVIZI AEROPORTI	100	10.000	40	40,—	10.000	400.000
TAIR-TRASPORTI AEREI GRUPPO IRI	10.000	5.000	3.000	30,—	5.000	15.000.000
						<u>29.060.381.100</u>
<i>Autostradali:</i>						
AUTOSTRADE - CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE FINANZIARIA	1.000.000	10.000	999.995	99,99	10.000	9.999.950.000
PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	420.000	1.000	420.000	100,—	1.134	476.306.020
						<u>10.476.256.020</u>
<i>Radiotelevisive:</i>						
RAI-RADIOTELEVISIONE ITALIANA ERI-EDIZIONI RAI	20.000.000	500	15.090.470	75,45	539	8.128.692.822
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,—	6.500	455.000.001
						<u>8.613.692.823</u>
<i>Varie:</i>						
MONTE AMIATA-SOC. MINERARIA p. A.						
cat. A	1.571.668	4.000	483.829	32,68	6.383	3.421.582.290
cat. B	68.332		52.190,8			
MONTECATINI-SOC. GENERALE PER L'INDUSTRIA MINERARIA E CHIMICA	257.000.000	1.000	13.144.691	5,11	1.651	21.706.802.658
SOC. EGIZIANA PER L'ESTRAZIONE ED IL COMMERCIO DEI FOSFATI	400.000	Leg. 1	199.500	49,88	1.411	281.515.820
SAIVO	1.500.000	1.000	1.499.600	99,97	1.000	1.499.400.000
MACCARESE	1.800.000	600	1.799.960	99,99	1.750	3.149.930.000
CONSORZIO COOPERATIVO PER LA CENTRALE ORTOFRUTTICOLA DI NAPOLI	28.000	7.000	7.750	27,68	7.000	54.250.000
STRADE FERRATE SECONDARIE MERIDIONALI	960.000	1.250	534.589	55,69	1.388	741.838.710

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario (in lire)	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato (in lire)	Valore complessivo di bilancio (in lire)
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS ordinarie privilegiate	1.256.500 31.500	Frs. B. 500	141.736 2.106	11,17	3.143 6.555	459.254.263
COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLA PARABOLA D'ORO	900.000		1.000		262.500	
SOC. ITALO CONGOLESE ATTIVITÀ INDUSTRIALI-SICAI	20.000	10.000	2.000	20,—	9.998	19.996.000
ITALSTRADE	22.950.000	100	22.939.295	99,95	89	2.044.069.390
SOC. GRANDI ALBERGHI SICILIANI-SGAS	1.760.000	800	878.491	49,91	800	702.792.800
SOC. LATERIZI SICILIANI-SALS	2.000	12.000	1.000	50,—	20.000	20.000.000
INTERSOMER - SOC. MERCANTILE INTERNAZIONALE	70.000	10.000	9.332	13,33	10.121	94.453.200
MANIFATTURE COTONIERE MERIDIONALI	54.000.000	150	53.721.505	99,48	150	8.057.667.260
IL FABBRICONE-LANIFICIO ITALIANO	750.000	2.000	749.850	99,98	2.882	2.160.896.000
IFAP-IRI FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO PROFESSIONALE	200.000	10.000	80.000	40,—	10.000	800.000.000
PORT DE TANGER cat. A cat. B	13.500 121.500	Frs. fr. 5 s. v. n.	441 16.335	12,43 0,56	918 —	15.397.223
buoni di godimento	8.000		45			
EDINDUSTRIA-EDITORIALE	5.000	1.000	4.000	80,—	1.000	4.000.000
SOC. TIPOGRAFICA CREMONA NUOVA	200.000	1.000	200.000	100,—	1.000	200.000.000
SOC. FINANCIERE ITALO-SUISSE	500.000	Frs. sv. 100	80.000	16,—	52.294	4.183.526.400
						49.875.012.146
TOTALE AL 31 DICEMBRE 1965 (1)						692.161.640.364
(1) di cui: azioni in libera proprietà azioni optabili dagli obbligazionisti						676.688.926.364 15.472.714.000
						692.161.640.364

Dati e notizie sui settori controllati

Il 1965 è stato caratterizzato, in campo bancario, da una elevata liquidità: mentre infatti la raccolta in lire da clienti, in accentuato sviluppo, ha segnato un progresso del 17,7% (8,8% nel 1964), gli impieghi in lire verso la clientela sono rimasti per buona parte dell'anno sotto il livello di fine 1964 e solo negli ultimi mesi dell'esercizio, a seguito di una ripresa della richiesta, hanno registrato una discreta espansione che ha consentito di chiudere l'anno con un aumento del 5,6% (3,9% nel 1964). Sensibili aumenti hanno quindi avuto le riserve primarie, gli impieghi in titoli e le operazioni in valuta, a cui sono affluite le eccedenze di tesoreria createsi nell'anno.

È da rilevare che l'accennata liquidità, mentre da un lato non è valsa ad arrestare l'acuta concorrenza in atto fra le banche per l'acquisizione di nuova raccolta, d'altro lato ha alimentato una vivace concorrenza anche nel campo degli impieghi di credito ordinario per i quali, specialmente negli ultimi mesi dell'anno, sono stati offerti alla clientela tassi gradualmente decrescenti.

BANCHE DI INTERESSE NAZIONALE

Dall'andamento generale del settore non differisce sostanzialmente quello delle tre banche di interesse nazionale: *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma*. I loro depositi a risparmio e conti correnti in lire della clientela sono saliti da 3.169 miliardi a fine 1964 a 3.726 miliardi a fine 1965, con un aumento di 557 miliardi, che rappresentano il massimo conseguito in un esercizio. Tale aumento, pari al 17,6% (contro l'8,1% nel 1964), è praticamente uguale a quello verificatosi presso il complesso delle altre aziende di credito. In particolare, presso le tre banche di interesse nazionale i depositi a risparmio sono aumentati del 10,2% (6,5% nel 1964) e i conti correnti del 21,1% (8,9% nel 1964); presso le altre banche del sistema gli incrementi delle due voci sono stati, rispettivamente, del 16,6% e del 19,3% (nel 1964: 10,3% e 7,3%).

A fine 1965, così come a fine 1964, la raccolta in lire da clienti delle banche di interesse nazionale rappresentava il 18,2% del totale nazionale.

La liquidità del sistema si è riflessa presso le tre banche anche nella raccolta da

altre aziende di credito che a fine 1965 ha raggiunto i 619 miliardi, con un aumento nell'anno di 97 miliardi, pari al 18,7%.

L'accennato sviluppo della raccolta non è stato però accompagnato da una espansione degli impieghi in lire presso la clientela: fra la fine del 1964 e la fine del 1965 questi sono infatti passati da 2.733 a 2.662 miliardi, segnando una sia pur modesta contrazione di 71 miliardi, pari al 2,6% (1).

Il rapporto fra gli impieghi in lire (al netto del risconto) e la raccolta in lire da clienti e da banche è sceso dal valore ancora assai elevato del 72,9% di fine 1964 a quello più disteso, ma da tempo inconsueto, del 61,3% a fine 1965 (presso le altre banche del sistema, dal 58,3% al 53,2%).

Il complesso dei mezzi affluiti alle tre banche è stato, pertanto, destinato in massima parte a rafforzare le disponibilità liquide (+ 134 miliardi), a incrementare il portafoglio titoli (+ 228 miliardi) e, soprattutto, a finanziare la « posizione » in divisa (+ 404 miliardi).

Dal punto di vista economico, sulla gestione hanno gravato gli effetti negativi del difforme andamento degli impieghi e della raccolta, l'ulteriore aumento del costo di quest'ultima e, infine, l'aumento delle spese generali di amministrazione; queste hanno risentito principalmente del maggior costo unitario del personale — conseguente all'aumento di 14 punti della scala mobile e ai miglioramenti contrattuali — e dell'aggravamento del carico tributario.

Il rendimento medio degli impieghi di credito ordinario è rimasto sostanzialmente invariato, sicché lo scarto fra tale rendimento e il costo medio della raccolta ha subito una contrazione che si calcola in circa un terzo di punto.

Gli anzidetti fattori negativi sono stati, peraltro, sufficientemente bilanciati sia dai maggiori proventi ottenuti dal forte sviluppo del lavoro di intermediazione, soprattutto nel settore della negoziazione dei titoli, sia dai benefici derivanti dai costanti progressi in campo organizzativo. Al riguardo è significativo il fatto che l'aumentata mole di lavoro e l'apertura di un nuovo sportello hanno potuto essere fronteggiate con un numero di dipendenti leggermente diminuito (da 29.782 a fine 1964 a 29.518 a fine 1965).

Gli utili di bilancio, una volta effettuati i consueti ammortamenti e prudenziali accantonamenti, sono risultati di poco superiori a quelli del 1964: L.milioni 6.986 contro L.milioni 6.945. Essi hanno consentito di trasferire alle riserve ufficiali l'importo di L.milioni 2.200 come nel 1964 e di mantenere invariato il dividendo nella misura del 10%.

Allo scopo di migliorare il rapporto fra i mezzi propri e la raccolta, le tre banche hanno deliberato di procedere, nel 1966, al raddoppio a pagamento dei capitali sociali e precisamente: da 20 a 40 miliardi la *Banca Commerciale Italiana*, da 15 a 30 miliardi il *Credito Italiano* e da 12,5 a 25 miliardi il *Banco di Roma*. Si tratta di aumenti per complessivi 47,5 miliardi, dei quali 43,3 miliardi dovranno essere sottoscritti dall'IRI.

(1) Ove si escludano dal computo i 43 miliardi di risconto ancora in essere a fine 1964, la flessione risulta di soli 28 miliardi, pari all'1%.

Mediobanca-Banca di Credito Finanziario

L'attività di *Mediobanca* nei settori della raccolta e del credito a medio termine, che nel 1964 aveva denunciato un notevole rallentamento, ha segnato nel 1965 nuovi importanti progressi, molto vicini in valore assoluto a quelli, assai marcati, del 1963. La raccolta è passata da 364 a 446 miliardi, con un aumento di 82 miliardi, pari al 22,5% (+ 23 miliardi nel 1964 e + 99 miliardi nel 1963); gli impieghi — ivi compresi finanziamenti non ancora erogati per 41 miliardi a fine 1964 e per 74 miliardi a fine 1965 — sono saliti a loro volta da 343 a 416 miliardi, con un incremento di 73 miliardi, pari al 21,3% (+ 12 miliardi nel 1964 e + 78 miliardi nel 1963). Anche l'attività di collocamento di prestiti obbligazionari ha segnato una forte espansione: nel 1965 *Mediobanca* ha diretto consorzi per 360 miliardi, contro 118 miliardi nel 1964 e 193,6 miliardi nel 1963. Nessuna attività essa ha invece svolto, per il secondo anno consecutivo, nel campo dei consorzi di garanzia per aumenti di capitale.

I risultati economici dell'esercizio 1964-1965 sono stati soddisfacenti: l'utile di bilancio di L.milioni 2.651,5 (L.milioni 2.495,6 per l'esercizio 1963-1964) ha consentito di destinare L.milioni 1.150 al « fondo rischi » e L.milioni 300 alla riserva, di svalutare partecipazioni per L.milioni 10 e di remunerare il capitale — aumentato da 12 a 14 miliardi con godimento 1° gennaio 1965 — nella misura del 9% come nell'esercizio precedente.

Credito Fondiario Sardo

Il lavoro del *Credito Fondiario Sardo* ha registrato nel 1965 discreti sviluppi, nonostante il ristagno del settore edilizio e le incertezze che, specie nel primo semestre, continuavano a manifestarsi per l'approvvigionamento dei mezzi.

Grazie anche all'opera svolta dalle tre banche di interesse nazionale per la diffusione delle cartelle e alla preferenza a queste accordata da primari istituti bancari, assicurativi ed assistenziali, il *Fonsardo* ha potuto agevolmente fronteggiare gli impegni di finanziamento assunti: con la concessione di nuovi mutui per 51,1 miliardi (45,4 miliardi nel 1964) l'ammontare netto dei mutui ha raggiunto a fine 1965 i 246,6 miliardi (+ 11,8% rispetto a fine 1964); l'importo delle cartelle in circolazione è salito, a sua volta, a 247,8 miliardi (+ 11,3%).

In conseguenza dell'ampliamento della base di lavoro, il risultato economico dell'esercizio è migliorato, nonostante l'aumento degli oneri fiscali e delle spese di amministrazione: esso ha consentito di effettuare i consueti prudenziali accantonamenti, di stanziare L.milioni 986,2 (contro L.milioni 881,9 nel 1964) al « fondo rischi » di cui alla legge 27 luglio 1962, e di esporre un utile netto di L.milioni 1.079,1 (contro L.milioni 1.030,4 nel 1964) con il quale si è provveduto ad accrescere di L.milioni 479,1 la riserva ordinaria e a remunerare il capitale sociale con il 6%. Occorre ricordare che, a norma dello statuto sociale, questo è il massimo dividendo distribuibile finché la riserva ordinaria non abbia raggiunto la metà del capitale sociale.

Anche nel 1965, come già nel biennio precedente, l'attività della Sezione Autonoma Opere Pubbliche è stata praticamente nulla, a causa delle difficoltà incontrate nel collocamento delle obbligazioni: l'ammontare dei mutui in essere è rimasto quindi invariato in 8,6 miliardi.

Banco di Santo Spirito

Nelle zone in cui opera il *Banco di Santo Spirito*, al persistere delle difficoltà del settore edilizio — particolarmente nell'area della città di Roma — ha fatto riscontro un andamento abbastanza favorevole dell'agricoltura, del turismo e dell'industria chimico-farmaceutica. Il *Banco* ha avuto pertanto la possibilità di sviluppare in discreta misura gli impieghi verso la clientela e di ottenere una buona espansione della raccolta.

In particolare, gli impieghi in lire sono saliti nell'esercizio da 165,3 miliardi a 183,6 miliardi, con un aumento di 18,3 miliardi, pari all'11,1%; i mezzi di terzi (depositi a risparmio, conti correnti e assegni circolari) sono saliti da 321,9 miliardi a fine 1964 a 373,5 miliardi a fine 1965, con un aumento di 51,6 miliardi, pari al 16%. Dal lato economico, il *Banco di Santo Spirito* ha dovuto registrare una accentuazione del costo medio della raccolta, una diminuzione del rendimento medio degli impieghi e un ulteriore aumento delle spese generali; esso ha potuto fronteggiare questi fattori negativi grazie soprattutto all'accresciuto gettito delle operazioni di intermediazione.

L'utile netto di L.milioni 472,6 (contro L.milioni 460,7 nel 1964) ha permesso di distribuire un dividendo del 10%, come nel precedente esercizio, e di assegnare L.milioni 150 alla riserva ordinaria. Come per le tre banche di interesse nazionale, anche per il *Banco* è stato deliberato un aumento a pagamento del capitale sociale, che sarà portato da 3 a 8 miliardi nel corso del 1966.

Settore siderurgico

La produzione mondiale di acciaio, da un triennio in fase di vivace espansione, ha segnato nel 1965 un incremento del 4,6% raggiungendo un nuovo massimo di 458 milioni di t.

L'espansione produttiva, sostenuta nel 1963 (+ 27 milioni di t) e accentuatasi nell'anno successivo (+ 50 milioni di t), ha subito tuttavia un sensibile rallentamento nel 1965 (+ 20 milioni di t), a seguito del più contenuto incremento della domanda in buona parte dei paesi industrializzati.

Dall'esame della produzione mondiale (v. tabella n. 1) si rileva che nuovi primati

Tabella n. 1 - Produzione mondiale di acciaio nel 1964 e 1965

Paesi	1964		1965		Variazioni 1964-65	
	t milioni	%	t milioni	%	t milioni	%
Germania R. F.	37,3	8,5	36,8	8,0	— 0,5	— 1,3
Francia	19,8	4,5	19,6	4,3	— 0,2	— 1,0
Italia	9,8	2,2	12,7	2,8	+ 2,9	+ 29,6
Belgio	8,7	2,0	9,2	2,0	+ 0,5	+ 5,7
Lussemburgo	4,6	1,1	4,6	1,0	—	—
Paesi Bassi	2,7	0,6	3,1	0,7	+ 0,4	+ 14,8
CECA	82,9	18,9	86,0	18,8	+ 3,1	+ 3,7
Stati Uniti	118,0	26,9	122,0	26,6	+ 4,0	+ 3,4
URSS	85,0	19,4	91,0	19,9	+ 6,0	+ 7,1
Giappone	39,8	9,1	41,2	9,0	+ 1,4	+ 3,4
Regno Unito	26,6	6,1	27,4	6,0	+ 0,8	+ 3,0
Repubblica Popolare Cinese	11,0	2,5	12,0	2,6	+ 1,0	+ 9,1
Altri paesi	74,7	17,1	78,4	17,1	+ 3,7	+ 5,0
MONDO	438,0	100,0	458,0	100,0	+ 20,0	+ 4,6

produttivi — al di fuori dell'area della CECA — sono stati registrati negli USA, nell'URSS, in Giappone e nel Regno Unito.

In particolare, la siderurgia statunitense — che solo nel 1964 aveva superato il precedente massimo risalente al 1955 — ha ancora aumentato, contrariamente alle previsioni, la sua produzione, raggiungendo nel 1965 i 122 milioni di t. Di notevole rilievo l'espansione segnata dall'URSS, mentre il Giappone, pur aumentando la produzione, ha registrato una riduzione del saggio di sviluppo in corrispondenza ad un sensibile rallentamento della domanda. È continuata nel 1965 la fase di sviluppo della produzione britannica, che ha raggiunto i 27,4 milioni di t, migliorando ancora il precedente massimo del 1964.

Per quanto riguarda la siderurgia della CECA, si rileva che l'aumento di oltre 3 milioni di t è da attribuirsi soprattutto ai maggiori apporti della produzione italiana (+ 2,9 milioni di t) e, in misura minore, del Benelux (+ 0,9 milioni di t) che hanno largamente compensato le contrazioni verificatesi in Germania (— 0,5 milioni di t) e in Francia (— 0,2 milioni di t).

Restano da considerare gli altri paesi, ivi compresa la Repubblica Popolare Cinese, quasi tutti nuovi produttori, la cui produzione ha superato nel 1965 i 90 milioni di t con un incremento nell'anno del 5,5%. Trattasi, come noto, di un fenomeno che viene sempre più caratterizzando il mercato siderurgico internazionale e destinato a continuare in futuro; esso contribuisce ormai in misura non trascurabile alla formazione di un eccesso di capacità produttiva su scala mondiale. Tale eccesso, nonostante la sensibile espansione dei consumi di acciaio nell'ultimo triennio, attualmente è valutabile in 50 milioni di t, pari all'11% della produzione mondiale, ed ha determinato un'accesa concorrenza internazionale che si è tradotta in sensibili ribassi dei prezzi anche nello scorso anno.

Per quanto riguarda in particolare l'Italia, il 1965 ha segnato, dopo la lieve flessione (— 3,6%) del 1964, una ripresa della produzione siderurgica: grazie al maggior apporto dei nuovi impianti del gruppo, questa ha denunciato il più forte incremento relativo (+ 29,6%) nel confronto mondiale, passando da 9,8 a 12,7 milioni di t. A tale espansione ha fatto peraltro riscontro una pratica stazionarietà dei consumi passati da 11,5 a 11,6 milioni di t. Quest'ultimo livello rimane inferiore di quasi 2 milioni di t a quello raggiunto nel 1963.

Tabella n. 2 - Produzione, commercio estero e consumo d'acciaio in Italia negli anni 1953, 1963, 1964 e 1965
(milioni di t)

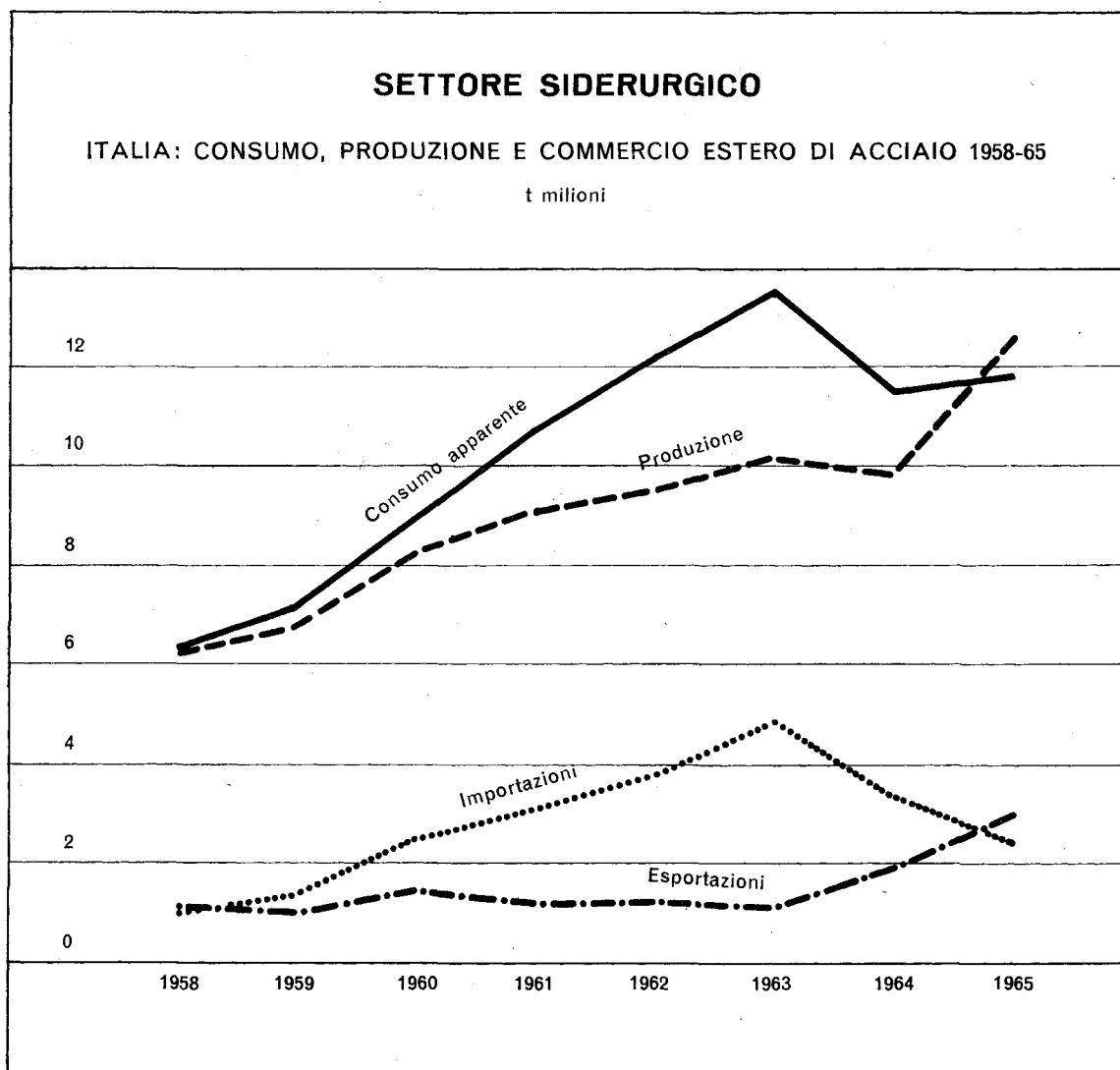
	1953	1963	1964	1965
Produzione	3,5	10,2	9,8	12,7
Rilaminazione rottami	—	0,1	0,1	0,1
Importazione	0,8	4,8	3,4	2,5
<i>Disponibilità</i>	4,3	15,1	13,3	15,3
Esportazione	0,2	1,1	1,9	3,3
<i>Consumo apparente</i>	4,1	14,0	11,4	12,0
Movimento giacenze	—	— 0,4	+ 0,1	— 0,4
<i>Consumo interno</i>	4,1	13,6	11,5	11,6

In questa situazione, come risulta dalla tabella n. 2, è stato accentuato lo sforzo di penetrazione sui mercati esteri e, al tempo stesso, di contenimento delle importazioni.

Le esportazioni, triplicate rispetto al 1963, sono aumentate di 1,4 milioni di t nei confronti del 1964, raggiungendo i 3,3 milioni di t. Le importazioni, a loro volta, che dalla punta massima di 4,8 milioni di t nel 1963 erano già scese nel 1964 a 3,4 milioni, si sono ulteriormente ridotte nel 1965 a 2,5 milioni di t. Di conseguenza l'interscambio con l'estero ha segnato per la prima volta dopo il 1958 un saldo attivo, pari a 800 mila t.

È da sottolineare che tale evoluzione ha comportato notevoli sacrifici per le imprese che hanno visto ancora ridursi i loro ricavi medi; tanto più che anche i prezzi interni sono scesi nel 1965 a livelli eccezionalmente bassi e, per taluni prodotti, al margine della remuneratività.

Nel 1965 il gruppo *Finsider* ha portato a termine, nelle sue linee fondamentali, l'imponente programma di sviluppo impostato nel 1959. L'entrata in esercizio dei



moderni impianti del gruppo — tra i quali spicca il nuovo centro a ciclo integrale di Taranto — ha consentito la forte espansione della produzione siderurgica nazionale; quella del gruppo — riepilogata nella tabella n. 3 — ha registrato incrementi eccezionalmente elevati, avendo le produzioni di ghisa e di acciaio raggiunto, rispettivamente, 5.160 mila t e 7.420 mila t. Gli incrementi sui livelli del 1964 risultano del 62,9% e del 47,8%. È da rilevare che l'80% dell'acciaio è stato prodotto nei centri a ciclo integrale e il 37% con il modernissimo processo LD.

Tali incrementi hanno elevato la partecipazione del gruppo da circa il 91% al 94% della produzione nazionale di ghisa e dal 51% al 59% per l'acciaio.

Tabella n. 3 - Produzione di ghisa e di acciaio nel gruppo Finsider e nazionale negli anni 1964 e 1965
(migliaia di t)

		1964	1965	Variazioni % 1964-65
<i>Ghisa</i>	FINSIDER	3.167	5.160	+ 62,9
	Altri	331	330	— 0,3
	<i>Totale nazionale</i>	3.498	5.490	+ 56,9
<i>Acciaio</i>	FINSIDER	5.020	7.420	+ 47,8
	Altri	4.773	5.261	+ 10,2
	<i>Totale nazionale</i>	9.793	12.681	+ 29,5

Per conseguire tali risultati si sono dovute affrontare notevoli difficoltà, inevitabilmente connesse con l'avviamento quasi simultaneo di un considerevole numero di impianti di concezione tecnica avanzatissima, che richiedono un'azione di grande impegno per la messa a punto dei complessi cicli di produzione e per la preparazione specifica delle maestranze.

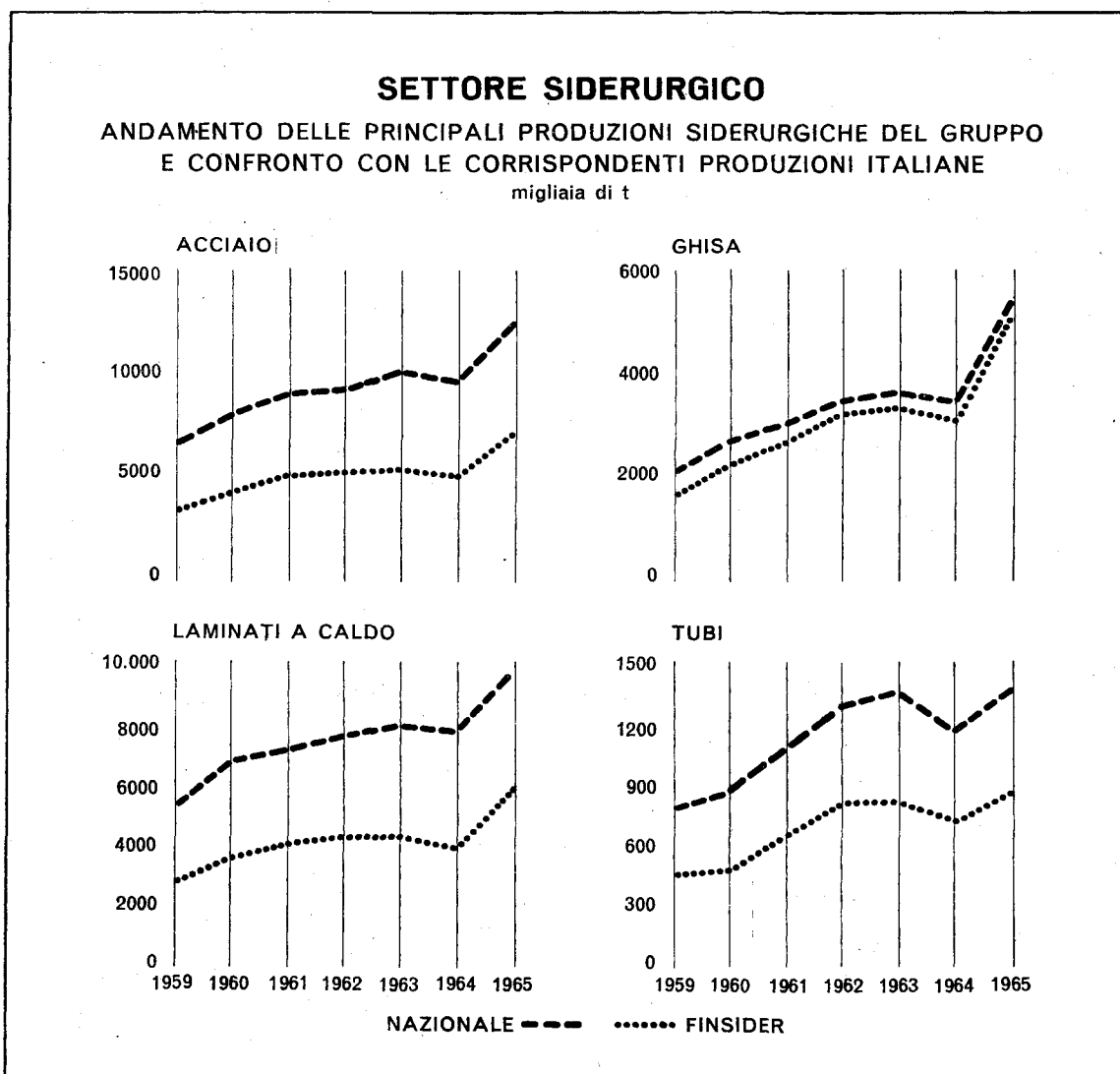
La maggiore produzione di acciaio si è riflessa, come appare dalla tabella n. 4, in tutta la gamma dei prodotti finiti, fatta eccezione per il materiale di armamento. I laminati a caldo (1) — per il determinante nuovo apporto dei prodotti piatti (+ 73,2%) — sono passati da 3.980 mila t a 5.915 mila t aumentando, quindi, di oltre il 49%. Notevole è stato anche l'incremento per i laminati a freddo (+ 23%) e per i prodotti rivestiti (+ 45%), grazie al maggior apporto degli stabilimenti di Novi Ligure e Cornigliano. In questo settore è ora entrata anche la *Terni*, che ha avviato la produzione di lamierini magnetici (37 mila t) mentre la *Terninoss* ha raggiunto le 16 mila t di lamierini inossidabili.

Per i tubi saldati l'incremento è dovuto essenzialmente all'entrata in marcia del nuovo tubificio di Piombino mentre il basso livello delle produzioni di fucinati, stampati e getti e delle seconde lavorazioni è conseguenza del ristagno del mercato, maggiormente influenzato in questi specifici settori dall'andamento degli investimenti.

(1) Nei laminati a caldo sono inclusi i profilati, i prodotti piatti, i tubi senza saldatura e il materiale di armamento (esclusi ruote e cerchioni).

Tabella n. 4 - Principali produzioni siderurgiche del gruppo negli anni 1963, 1964 e 1965
(migliaia di t)

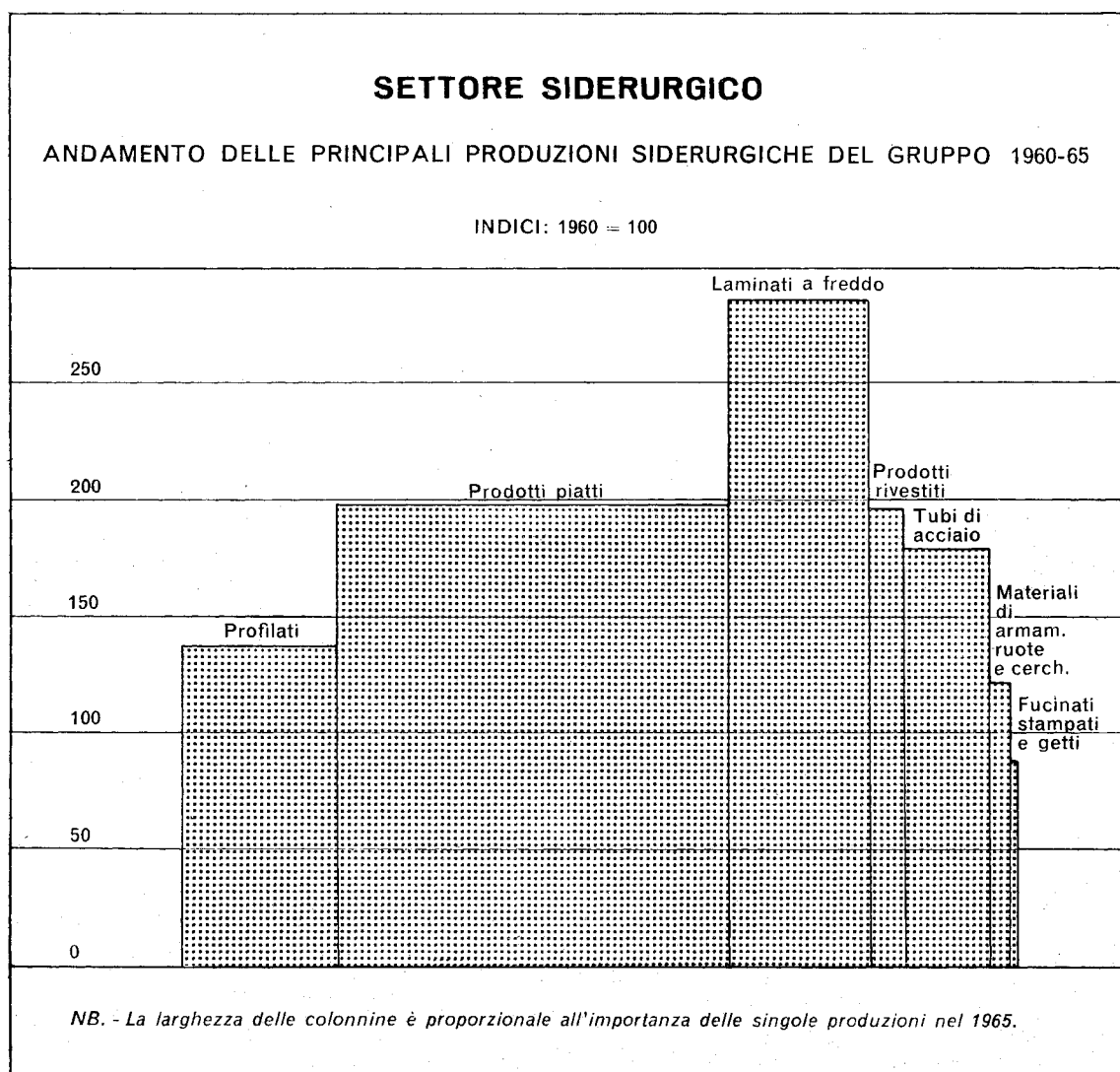
	1963	1964	1965	Variazioni % 1964-65
Profilati	1.395	1.180	1.479	+ 25,3
Prodotti piatti	2.201	2.167	3.753	+ 73,2
Laminati a freddo	781	1.053	1.294	+ 22,9
Prodotti rivestiti	197	237	343	+ 44,7
Tubi di acciaio:				
— senza saldatura	550	471	523	+ 11,0
— saldati	285	243	335	+ 37,9
Materiale di armamento, ruote e cerchi	188	209	207	— 1,0
Fucinati, stampati e getti	85	75	76	+ 1,3



Le spedizioni di prodotti finiti (che nel 1964 erano state in parte alimentate con semiprodotti importati) sono passate da 4.787 mila t a 6.273 mila t, con un aumento del 31%. Particolarmente rilevante è l'incremento delle esportazioni (+ 55,5%), salite da 842 a 1.309 mila t. Per quanto riguarda le giacenze, le già rilevate difficoltà di mercato e l'esigenza di maggiori scorte tecniche per l'aumentata produzione hanno determinato un loro aumento di oltre 300 mila t.

Allo sviluppo delle vendite non ha fatto riscontro un proporzionale miglioramento del fatturato siderurgico che ha raggiunto nel 1965 i 577,3 miliardi aumentando del 19,2%; i ricavi all'esportazione, passati da circa 92 a quasi 131 miliardi, sono aumentati di oltre il 42%, concorrendo per il 23% al fatturato complessivo (contro il 18% del 1964).

Considerando anche i settori extrasiderurgici, il fatturato totale *Finsider* — al netto degli scambi fra aziende del gruppo — è ammontato a 612 miliardi, importo superiore del 18% rispetto a quello del 1964, che ammontò a 518 miliardi.



Come appare dalla tabella n. 5, l'occupazione del gruppo è rimasta pressoché stazionaria: a fine anno essa ammontava a 76.380 addetti con un aumento nell'anno di 394 unità. Invero, presso la *Italsider* il personale è aumentato di 1.783 unità, mentre in tutte le altre aziende, ad eccezione della *Terninoss*, si sono registrate flessioni o andamenti all'incirca stazionari.

Tabella n. 5 - Personale del gruppo Finsider a fine 1964 e 1965

Società	n. addetti		Variazioni	
	1964	1965	assolute	%
Italsider-SIAC	37.102	38.885	+ 1.783	+ 4,8
Dalmine	11.616	11.324	— 292	— 2,5
Terni	6.050	5.983	— 67	— 1,1
Terninoss	419	492	+ 73	+ 17,4
Breda Siderurgica	2.521	2.433	— 88	— 3,5
ATB	2.237	2.124	— 113	— 5,0
Deriver	952	879	— 73	— 7,7
Tubi Ghisa	506	509	+ 3	+ 0,6
<i>Totale</i>	61.403	62.629	+ 1.226	+ 2,0
Altri	14.583	13.751	— 832	— 5,7
<i>Totale generale gruppo</i>	75.986	76.380	+ 394	+ 0,5

Il costo complessivo del lavoro è ammontato nel 1965 a 180 miliardi, con un incremento sul 1964 del 5,6%. È da sottolineare che attualmente nella siderurgia italiana il costo orario della manodopera risulta superiore a quello rilevato per la siderurgia francese e, nell'ambito del gruppo — secondo le conclusioni di recenti indagini — più elevato del costo medio orario di alcune importanti imprese tedesche.

Gli investimenti effettuati dal gruppo nel 1965 ammontano a 258,2 miliardi; tale importo è comprensivo anche dei 45 miliardi relativi — come indicato nella precedente relazione — ad impianti siderurgici ultimati nel 1964 ma non ancora entrati in esercizio né pagati a fine anno.

In particolare, gli investimenti nelle aziende siderurgiche sono stati pari a 248,1 miliardi; di questi, 210 miliardi sono stati investiti dal complesso *Italsider*, che nel corso dell'anno ha completato l'avviamento del nuovo centro di Taranto e l'ampliamento degli impianti di Bagnoli e Cornigliano. La quota rimanente riguarda principalmente la *Terni* e la *Breda*, che hanno in corso di realizzazione importanti programmi di ristrutturazione e di ammodernamento.

Nelle aziende extrasiderurgiche (*Cementir*, *Terni-Industrie Chimiche* e *SANAC*) gli investimenti — pari a 10,1 miliardi — hanno riguardato per circa due terzi la

Cementir che ha completato il nuovo stabilimento di Taranto e, per il resto, quasi esclusivamente la *Terni-Industrie Chimiche*, che sta perseguendo un importante piano di rinnovo degli impianti di Papigno e Nera Montoro.

L'utile complessivo del gruppo *Finsider* denuncia anche per il 1965 un deterioramento; esso è anzitutto imputabile al ristagno del consumo di acciaio e alla caduta della domanda di cemento che, inasprendo la concorrenza, hanno determinato una sensibile compressione dei ricavi unitari; il risultato ha largamente risentito anche della forte espansione delle vendite all'estero (salite dal 18% al 23% del fatturato complessivo del gruppo); a ciò si sono infine aggiunti fattori di carattere interno, quali il complesso avviamento dei nuovi impianti Italsider, la concomitanza di lavori di ristrutturazione impiantistica in altre aziende del gruppo, la difficoltà di avviare nuove iniziative predisposte per volumi di attività di gran lunga superiori all'attuale richiesta del mercato.

A complemento del quadro complessivo sopra esposto si forniscono qui di seguito dati e notizie in merito alle attività e ai risultati economici delle principali aziende del gruppo.

Italsider

L'esercizio 1965 ha rivestito particolare importanza per la società avendo coinciso con il primo anno completo di attività degli impianti entrati in marcia sul finire del 1964; è stato così collaudato un complesso industriale che, per novità di concezione e scala di produzione, è attualmente all'avanguardia nell'ambito della siderurgia europea.

Tra i fatti salienti dell'esercizio deve rilevarsi l'avvio dei nuovi impianti di Taranto (acciaieria e treni di laminazione), Bagnoli (acciaieria), Cornigliano (opere marittime, parchi materie prime, ampliamento acciaieria Martin, nuove linee di stagnatura e zincatura), Piombino (tubificio) e Trieste (altoforno e fonderia lingottiere). Mentre si è così determinata una rilevantissima espansione produttiva, l'*Italsider* ha dovuto affrontare difficoltà eccezionali nel 1965 in relazione, da un lato, alla debolezza della domanda interna e, dall'altro lato, alla delicata fase di messa a punto di un complesso di impianti che, per novità tecnica, non ha precedenti nella storia della siderurgia italiana. Sotto il profilo produttivo l'espansione registrata nel 1965 è riepilogata nei dati della tabella n. 6.

Tabella n. 6 - Principali produzioni Italsider nel 1964 e nel 1965
(migliaia di t)

Produzioni	1964	1965	Variazioni %
Ghisa	3.139	5.160	+ 64,4
Acciaio	3.885	6.307	+ 62,3
Laminati a caldo	3.040	4.765	+ 56,7
Laminati a freddo	1.042	1.241	+ 19,1
Tubi saldati di grosso diametro	176	279	+ 58,5

Tutte le produzioni hanno segnato forti incrementi. In particolare, la produzione di acciaio nei centri a ciclo integrale è passata da 3,4 a 5,9 milioni di t, aumentando quindi di poco meno di tre quarti.

Oltre la metà di tale espansione va attribuita al nuovo centro di Taranto che ha prodotto oltre 1,5 milioni di t di acciaio. All'accentramento delle produzioni di massa nei quattro grandi centri ha corrisposto, come previsto, una flessione per gli altri stabilimenti Italsider, la cui produzione è scesa da 482 mila a 374 mila t.

Nel 1966, la società prevede di raggiungere i 7,1 milioni di t di acciaio; l'apporto di Taranto salirà a 2,3 milioni di t. Il concorso del nuovo processo LD (adottato a Taranto e Bagnoli) alla produzione complessiva del gruppo *Finsider* dovrebbe salire da 2,8 a 3,8 milioni di t e, conseguentemente, dal 38% al 47%.

Nel corso dell'esercizio le spedizioni — che nel 1964 erano state parzialmente alimentate con acciaio di importazione — sono aumentate da 3,4 a 4,4 milioni di t, registrando un aumento del 29% circa. Ad esso si è accompagnato uno sviluppo meno che proporzionale del fatturato, passato da 322 a 385 miliardi e aumentato, quindi, del 20%. Più sensibile è stato il divario tra la quantità e il valore delle vendite all'estero: queste sono infatti salite da 618 mila t nel 1964 a 925 mila t, segnando un incremento del 50% circa, mentre il relativo fatturato, passando da 63 a 80 miliardi, è aumentato del 27%.

Gli investimenti effettuati nel 1965 ammontano a 210 miliardi (1) e riguardano soprattutto i lavori di completamento del centro di Taranto e dei nuovi impianti di Bagnoli, Cornigliano e Piombino.

Tra le principali realizzazioni sono da ricordare:

a *Taranto*, l'entrata in esercizio del secondo nastro di agglomerazione, di due batterie di forni a coke e del secondo altoforno da 30';

a *Bagnoli*, l'entrata in esercizio dei parchi materie prime e degli impianti per il trasporto delle medesime, dei due nuovi nastri di agglomerazione e dell'altoforno da 27' 3'';

a *Cornigliano*, la costruzione del parco fossili e del parco per l'omogeneizzazione delle materie prime;

a *Piombino*, l'installazione del treno medio-piccolo;

a *Novi Ligure*, l'ampliamento degli impianti di ricottura.

A fine anno il personale del complesso *Italsider-SIAC* era di 38.885 unità con un aumento nell'anno di 1.783 addetti, quasi interamente dovuto, da un lato, alla espansione dell'attività a Taranto e, dall'altro, all'assorbimento della manodopera delle miniere dell'Elba e di Gambatesa, la cui gestione è stata trasferita dalla *Ferromin* alla *Italsider*.

L'andamento del mercato e la fase di avviamento dei nuovi impianti hanno determinato un'ulteriore riduzione dell'utile dell'esercizio, sceso da 18 a circa 14 miliardi: conseguentemente è stato assegnato agli azionisti un dividendo unitario del 5%, inferiore a quello del 6,5% corrisposto per l'esercizio 1964.

(1) Tale ammontare è comprensivo anche dei 45 miliardi relativi, come indicato a pag. 117, a impianti ultimati nel 1964, ma non ancora entrati in funzione né pagati alla fine di tale anno.

Dalmine

Nel corso del 1965 l'attività produttiva della società è aumentata e qualitativamente migliorata rispetto al precedente esercizio; l'accresciuta efficienza aziendale ha inoltre consentito una nuova riduzione dei costi.

L'espansione delle vendite è stata discreta, ma è attribuibile esclusivamente alle maggiori esportazioni.

La produzione di acciaio, diminuita nel 1964 del 12%, è risalita nel 1965 a oltre 521 mila t, rimanendo tuttavia ancora inferiore ai livelli raggiunti nel 1963 (535 mila t). Anche la produzione di tubi, soprattutto per il maggior apporto di quelli senza saldatura, ha registrato un buon incremento (+ 8% circa) passando da 537 mila t a 579 mila t. Ciò nonostante si è rimasti ancora lontani dalle 625 mila t del 1963.

Il fatturato, salito da 77,2 a 78,6 miliardi, ha risentito solo in modesta misura della maggiore attività. Invero, la necessità di trovare sbocchi all'accresciuta offerta ha comportato notevoli contrazioni dei ricavi unitari, soprattutto per la sensibile espansione delle vendite all'estero, passate da 16 a 25 miliardi, vale a dire da circa un quarto a oltre un terzo del fatturato complessivo.

Nel corso del 1965 sono stati effettuati investimenti per 9,5 miliardi, che hanno principalmente riguardato:

a *Costa Volpino*, l'ampliamento e la razionalizzazione, entrambi completati, della trafileria a freddo e il proseguimento dei lavori per installare la nuova pressa ad estrusione;

a *Dalmine*, le sistemazioni delle linee produttive.

La forza di lavoro a fine anno era di 11.324 unità (11.616 a fine 1964).

La gestione, grazie soprattutto alla migliorata efficienza dell'azienda, si è chiusa con un utile di 3,8 miliardi, contro i 2,5 miliardi dell'esercizio 1964. Esso consente la corresponsione di un dividendo del 15%, pari a quello assegnato nel precedente esercizio per il quale, tuttavia, si fece ricorso in parte a un prelievo dalle riserve.

Terni

Nel 1965 è stato completato il piano di ristrutturazione della *Terni* avviato nel 1964 con lo scorporo dei settori chimico e cementiero, ora gestiti da società di nuova creazione (1). Il complesso siderurgico, ivi compresa la partecipazione *Terninoss*, è stato conferito ad una nuova società (2) che ha assunto la stessa denominazione della vecchia *Terni*, dopo l'incorporazione di quest'ultima nella *Finsider*.

Nel trascorso esercizio si è dato inizio, con risultati tecnicamente soddisfacenti, alle nuove produzioni di lamierini magnetici a freddo e a grani orientati e di inossidabili. È stato inoltre dato corso a un'attività di trasformazione di semi-

(1) *Terni-Industrie Chimiche s.p.a.* e *Terni-Cementerie di Spoleto s.p.a.*

(2) Il conferimento dell'azienda siderurgica alla nuova società con la vecchia denominazione *Terni-Società per l'Industria e l'Elettricità* è avvenuto il 20 dicembre 1965 con effetto dal 1° maggio dello stesso anno. Pertanto, il primo esercizio della nuova società ha avuto una durata di otto mesi; i dati esposti si riferiscono tuttavia all'intero anno 1965, salvo contraria indicazione.

prodotti provenienti da stabilimenti *Italsider*, nel quadro di un indirizzo di gruppo, tendente ad estendere i benefici qualitativi ed economici dell'acciaio a ciclo integrale e a un più completo sfruttamento delle capacità di laminazione esistenti presso altri centri.

Tale indirizzo spiega la flessione registrata nella produzione di acciaio, scesa da 298 a 278 mila t e la contemporanea espansione dei laminati a caldo passati da 232 mila t a 468 mila t, a seguito dell'impiego di semiprodotto *Italsider* per 260 mila t che si raffrontano con le 31 mila t del 1964.

Di particolare rilievo è stato lo sviluppo delle produzioni di qualità come i lamierini magnetici (da 60 mila a 73 mila t) e gli inossidabili (da 4 mila a 37 mila t) di cui una consistente aliquota per conto della *Terninoss*. Anche la tradizionale produzione di tondo per cemento armato ha potuto essere aumentata da 153 mila a 185 mila t.

Il settore della fucinatura, fonderia e meccanica ha risentito della crisi dell'industria degli autoveicoli industriali e delle macchine elettriche.

Anche nel ramo delle condotte forzate e della carpenteria, a seguito della contrazione degli investimenti soprattutto nel settore idroelettrico, si sono registrate riduzioni sensibili dell'attività.

Il fatturato complessivo è aumentato da 31 a quasi 37 miliardi. Considerevole impulso hanno ricevuto le vendite all'estero, passate da 4,5 a 8,1 miliardi.

Gli investimenti effettuati durante il 1965 sono ammontati a 16,4 miliardi, destinati tra l'altro al secondo forno a spinta e al secondo aspo avvolgitore del treno per nastri a caldo (entrambi entrati in attività durante l'anno) e all'ultimazione dei lavori di ammodernamento della sezione fucinatura e meccanica.

L'occupazione a fine anno era di 5.983 unità, all'incirca sui livelli dell'anno precedente.

Il risultato economico degli otto mesi di esercizio della nuova *Terni*, inferiore alle previsioni per la difficile situazione di mercato, si concreta in un utile di 935 milioni di lire e consente la corresponsione di un dividendo pro tempore del 6%.

Terninoss

L'esercizio 1965, il primo in cui l'attività sociale si sia sviluppata per un intero anno, ha visto avviata la produzione di acciaio inossidabile di elevatissima qualità, con una graduale penetrazione commerciale anche sui mercati esteri, in modo da assicurare un buon utilizzo della capacità produttiva disponibile.

La produzione, superata la fase di avviamento degli impianti, ha raggiunto un livello di 16.600 t, pari a due terzi di quella prevista a regime. Il ciclo di lavorazione risulta, secondo i programmi, completamente integrato tra la *Terni* e la *Terninoss*, la prima provvedendo alla produzione del grezzo e alla laminazione a caldo e la seconda curando la laminazione a freddo e la finitura.

Il fatturato, quasi triplicato in un anno, ha raggiunto gli 8,4 miliardi; l'aumento rimane inferiore, tuttavia, a quello della produzione che si è moltiplicata circa 4,5 volte.

Occorre osservare che il mercato degli inossidabili, dopo alcuni anni di promettente sviluppo, ha registrato nell'ultimo triennio riduzioni di prezzi del 20% e, in qualche caso, del 40%. Tali flessioni sono state determinate da una sensibile dilatazione della capacità produttiva mondiale del ramo (specie in USA, Canada,

Svezia, Giappone), che si è tradotta in una vivacissima concorrenza tuttora in aumento. Con gli investimenti effettuati nel 1965 (circa un miliardo) si è praticamente completato il programma di nuovi impianti della società.

L'occupazione, aumentata nell'anno di 70 unità, era di 489 addetti a fine 1965, all'incirca corrispondente all'organico previsto.

Il risultato aziendale si è chiuso per il 1965 in perdita per effetto, in primo luogo, della sopracitata sfavorevole evoluzione del mercato e, inoltre, perché la fase di avviamento dei nuovi impianti si è rivelata assai più difficoltosa del previsto.

Breda Siderurgica

Nel corso del 1965 si è quasi completato il programma di ristrutturazione e adeguamento degli impianti al nuovo indirizzo produttivo nel campo degli acciai speciali. Essendosi fermati i forni Martin e iniziato, come presso la *Terni*, l'impiego di semilavorati *Italsider*, è scesa a 233 mila t (— 10 mila t) la produzione di acciaio mentre si è sviluppata quella di laminati a caldo (da 207 mila a 326 mila t).

Il fatturato è aumentato da 18 a oltre 24 miliardi, per effetto del maggior volume e della migliore composizione qualitativa delle vendite.

Gli investimenti, pari a 1,4 miliardi, hanno consentito il completamento del piano di ammodernamento. L'occupazione, che a fine anno risultava di 2.433 unità, ha registrato una flessione di un centinaio di addetti.

Il basso livello dei ricavi, connesso anche con la maggiore incidenza delle esportazioni, non ha consentito al risultato economico di rispecchiare il miglioramento conseguito nell'efficienza aziendale: l'esercizio si è chiuso infatti ancora con una perdita di 2,9 miliardi di lire che, sommata a quella riportata nel bilancio precedente, sale a 6,2 miliardi, su un capitale di 10 miliardi. Si procederà pertanto alla svalutazione del capitale sociale da 10 a 4 miliardi e al successivo aumento dello stesso a 7 miliardi.

Nella nuova struttura impiantistica e produttiva, ormai completata, l'azienda prevede un graduale avvicinamento ad una situazione di equilibrio come effetto anche di un ulteriore aumento della produttività.

Ferromin

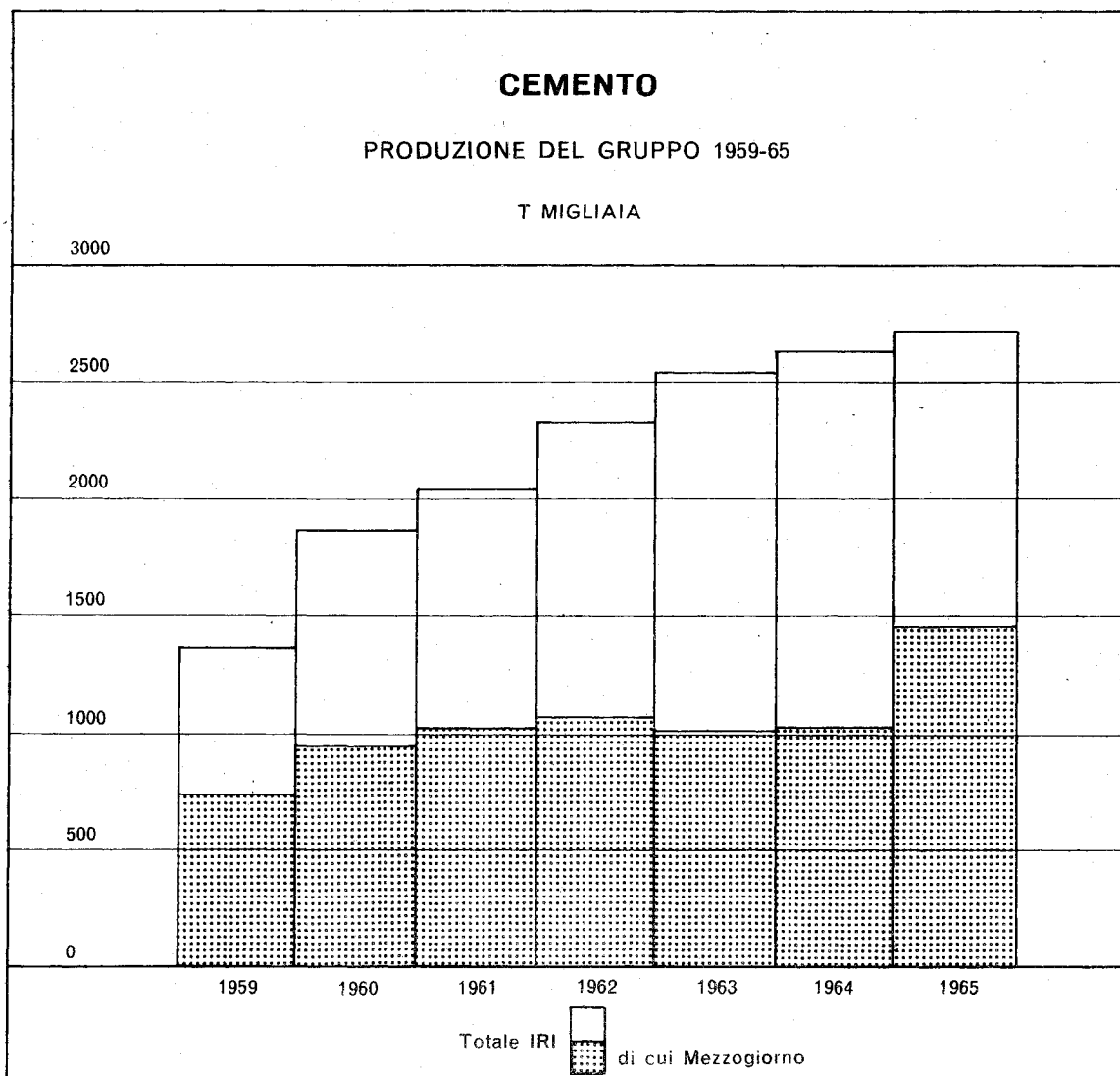
Dopo il trasferimento all'*Italsider* delle miniere attive dell'Elba e di Gambatesa, la *Ferromin* ha definitivamente concluso l'attività a carattere industriale. Le operazioni ancora in corso riguardano la gestione stralcio per la custodia e lo smobilizzo delle miniere inattive e il ridimensionamento del personale (per gran parte assunto dall'*Italsider*) alle modeste esigenze attuali.

Cementir

Nel corso del 1965 la crisi del settore edilizio, preannunciata sin dalla fine del 1963 con la sensibile contrazione delle progettazioni di nuovi fabbricati, si è inevitabilmente ripercossa sull'industria del cemento: per la prima volta nel dopoguerra la produzione di cemento ha registrato una flessione, pari al 10%, da 22,9 a 20,7 milioni di t. Il regresso del consumo ha poi coinciso con l'entrata in esercizio

di capacità produttive addizionali che erano state messe in cantiere durante la fase di espansione, sicché la caduta della domanda ha inciso sul settore con particolare gravità. Al riguardo si rileva che all'inizio del corrente anno oltre la metà dei forni risultava inattiva e che una modesta ripresa è generalmente attesa solo verso la fine del 1966, per cui non prima del 1967 verrebbero recuperati i livelli produttivi del 1964.

La capacità produttiva degli impianti *Cementir* a fine 1965, a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo centro di Taranto, è passata da 3,4 a 4,2 milioni di t. La produzione fra il 1964 e il 1965 è aumentata da 2,3 a 2,4 milioni di t con un utilizzo medio degli impianti del 70%. Il collocamento della produzione, nonostante la flessione della domanda interna, è stato assicurato anche per il discreto contributo delle vendite all'estero che hanno raggiunto il volume senza precedenti di 107 mila t. Il fatturato, pari a 20,1 miliardi, è rimasto sui livelli dello scorso esercizio. Durante l'anno è stato completato il vasto programma di impianti predisposto nel periodo 1962-63: sono infatti entrati in piena funzione gli impianti di Taranto,



che ha così raggiunto una capacità produttiva di 1.100 mila t/anno, mentre sono stati approntati centri di distribuzione del cemento a Marghera e a Reggio Calabria; infine sono entrate in linea le due nuove navi cementiere da 5.600 tpl ciascuna. Gli investimenti complessivi ammontano a 6,6 miliardi. L'occupazione risultava, a fine anno, di 1.775 addetti, superiore di un centinaio di unità a quella del 1964. Il forte aumento dei costi fissi e, di contro, il modesto incremento della produzione si sono riflessi in un peggioramento del risultato economico, passato da un utile di circa 1 miliardo a un sostanziale pareggio.

Attingendo alla riserva straordinaria tassata, la società ha assegnato agli azionisti un dividendo del 6%, contro il 14% distribuito negli esercizi trascorsi.

Durante il 1966 la *Cementir* provvederà all'incorporazione delle aziende minori *Cementi Alba*, della quale possiede l'intero pacchetto azionario, e *Terni-Cementeria di Spoleto*, interamente controllata dalla *Finsider*.

La prima società ha risentito nel 1965 della sfavorevole congiuntura mentre la seconda ha potuto mantenere un risultato positivo, grazie soprattutto al contenimento delle spese di distribuzione, avendo collocato la sua produzione pressoché interamente nelle zone viciniori.

Altre società

Il 1965 è stato per la *Tubi Ghisa* il primo anno intero di esercizio dopo lo scorporo dall'Italsider dello stabilimento di Cogoleto, avvenuto nell'ottobre 1965. L'azienda ha in corso di attuazione — con l'assistenza tecnica della consociata francese *Pont à Mousson* — un importante programma di ristrutturazione e ampliamento degli impianti, che consentirà di elevare la capacità produttiva dalle attuali 30 mila a 60 mila t, con il contemporaneo miglioramento qualitativo della produzione. L'esercizio si è chiuso con una perdita di 379 milioni, avendo risentito della concorrenza dei tubi di cemento-amianto, meno costosi anche se adatti solo a determinati impieghi, e delle scarse disponibilità finanziarie degli enti pubblici locali che costituiscono la quasi totalità della clientela dell'azienda.

Anche per la *DERIVER-Società Italiana Derivati Vergella* la crisi del settore edilizio e la scarsa efficienza della struttura impiantistica, della quale è in corso un radicale ammodernamento e potenziamento, hanno determinato nel 1965 un risultato pesantemente deficitario.

La *SANAC*, nonostante il perdurare delle sfavorevoli condizioni del mercato dei refrattari, ha potuto mantenere la produzione (116 mila t) sui livelli del precedente esercizio, migliorando anche il volume delle vendite, che ha raggiunto le 115 mila t. I progressi conseguiti nella qualità dei prodotti e nell'efficienza dell'azienda hanno consentito un risultato attivo che sarà destinato a riserva.

L'attività della *Costruzioni Metalliche Finsider*, essenzialmente rivolta ai settori dell'edilizia e degli investimenti industriali, ha risentito delle notevoli difficoltà congiunturali registrando una rilevante flessione rispetto al 1964. Le difficoltà sono state acuite dall'entrata in esercizio del nuovo stabilimento di Livorno, il

più grande d'Europa nel campo della carpenteria metallica pesante. Conseguentemente l'esercizio si è chiuso con una perdita rilevante.

La *Sidercomit*, nella presente fase di vivacissima concorrenza conseguente al ristagno dei consumi di acciaio, ha provveduto ad estendere la propria rete di distribuzione mantenendo pressoché invariata la propria attività.

L'esaurimento dei programmi *Italsider* ha provocato una flessione nell'attività della *Compagnia Italiana Montaggi Industriali*, che, tuttavia, ha potuto svolgere nell'anno lavori per 4,3 milioni di ore. La società sta ora rivolgendosi, con successo, ai mercati esteri: nel 1965 è stata creata una filiale ad Atene e costituita a Madrid la *CIMI Española*, per lo sviluppo dell'attività sul mercato iberico.

La crisi edilizia ha profondamente inciso sull'esercizio della *Ponteggi*, che ha sensibilmente ridotto la propria attività, tanto di vendita che di noleggio. Perdurando le difficoltà del settore le prospettive dell'azienda rimangono, almeno a breve termine, assai incerte.

La debolezza del mercato e, in particolare, della domanda per i prefabbricati prodotti dall'azienda, oltre ad alcune difficoltà interne, hanno causato nel 1965 una perdita di esercizio per la società *ARMCO-Finsider*.

Il completamento del programma impianti ha consentito all'*Acciaieria e Tubificio di Brescia* di mantenere la produzione di acciaio a 111 mila t (assai vicina ai livelli del 1964), di espandere quella di laminati da 79 mila a 90 mila t e di eguagliare per i tubi la produzione di 12 mila t del precedente esercizio.

Il fatturato, grazie alla migliore composizione delle vendite, è passato da 12 a 13,9 miliardi.

L'esercizio, data la flessione dei ricavi unitari e gli oneri derivanti dalla ristrutturazione degli impianti, si è chiuso in notevole perdita.

La *Morteo*, nonostante l'inadeguatezza delle installazioni (che sarà superata, data l'indisponibilità di spazio nelle attuali sedi, con il trasferimento dell'attività nel nuovo stabilimento della *Soprefin* in corso di costruzione a Pozzolo Formigaro) e la pesantezza del mercato edilizio, ha registrato un soddisfacente andamento grazie soprattutto allo sviluppo delle vendite nei comparti delle bombole e dei prodotti destinati a protezioni stradali. La *Soprefin*, invece, ha seriamente risentito della scarsa domanda di prefabbricati metallici, coincisa con la piena attività per tutto l'anno del nuovo stabilimento di Sessa Aurunca.

L'esercizio 1965, il primo svolto dalla *Terni-Industrie Chimiche* dopo lo scorporo dalla *Terni*, ha registrato un andamento nel complesso regolare, malgrado lo svolgimento dei lavori di radicale ristrutturazione dello stabilimento di Nera Montoro.

Tutte le produzioni hanno registrato incrementi o sono rimaste almeno sui livelli del precedente esercizio. Lo stabilimento di Papigno ha aumentato le produzioni di carburo e calciocianamide che hanno raggiunto, rispettivamente, 122 mila e 76 mila t. A Nera Montoro un buon incremento produttivo (+ 29%) si è registrato

per l'ammoniaca e il solfato ammonico (+ 10%), mentre lievi progressi si sono avuti per il nitrato di calcio e il coke. Il fatturato ha raggiunto gli 11,3 miliardi, mentre l'occupazione ha segnato una modesta flessione. L'esercizio si è chiuso con un risultato economico soddisfacente.

In vista dell'esaurimento dell'ingente programma di impianti del gruppo *Finsider*, in cui è stata soprattutto impegnata in questi ultimi anni la *Cosider*, è allo studio una ristrutturazione della società che, nel campo della progettazione ed esecuzione di lavori impiantistici, ha acquisito una vasta esperienza ampiamente riconosciuta. Trattasi ora di dare nuovo impulso ai lavori fuori del gruppo, in Italia come allo estero, mobilitando nell'ambito della *Cosider* anche le capacità progettative e organizzative attualmente frazionate fra più aziende della *Finmeccanica* e della *Fincantieri*.

Settore meccanico

Nel 1965 la domanda di prodotti meccanici sul mercato interno è risultata, rispetto ai già bassi livelli del 1964, mediamente alquanto inferiore per i beni di investimento e praticamente stazionaria per i beni di consumo durevole (escluse le autovetture). A tale andamento ha fatto riscontro un nuovo sensibile aumento delle esportazioni, non sufficiente tuttavia ad assorbire i margini di capacità produttiva disponibili. Pertanto, nel 1965, la produzione meccanica nazionale, nonostante una discreta ripresa negli ultimi mesi, ha registrato una flessione per il secondo anno consecutivo. L'attività del settore meccanico IRI (gruppo *Finmeccanica* e *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*) si è mantenuta sostanzialmente sui livelli dell'esercizio precedente: il fatturato è stato di circa 305 miliardi di lire, con un aumento di circa 6 miliardi, pari al 2%, rispetto al 1964 (v. tabella n. 7). Le vendite all'interno sono invero aumentate del 3,6%, mentre le esportazioni, pari al 20,5% del fatturato totale, sono leggermente diminuite rispetto al livello primato raggiunto nell'esercizio precedente.

Tabella n. 7 - Fatturato delle aziende del settore meccanico negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

Produzioni	Italia		Estero		Totale	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Automotoristica	82,1	89,8	26,1	28,3	108,2	118,1
Elettromeccanica	48,7	50,8	6,9	3,8	55,6	54,6
Elettronica	14,2	14,5	15,0	13,1	29,2	27,6
Macchine e impianti industriali	10,9	9,4	3,6	3,9	14,5	13,3
Ferroviaria	10,7	12,7	5,3	4,0	16,0	16,7
Aeronautica	17,8	15,3	2,1	1,6	19,9	16,9
Altre	49,3	49,7	6,0	7,9	55,3	57,6
Totale	233,7	242,2	65,0	62,6	298,7	304,8

Si deve rilevare, al riguardo, che i prezzi di vendita delle produzioni del gruppo sono risultati nell'insieme cedenti, sul mercato interno come all'esportazione, e in modo particolare per i beni strumentali.

L'andamento degli ordini ha in generale anch'esso risentito della forte flessione della domanda interna; peraltro, la riduzione dell'11%, registrata nel 1965, è in buona parte ricollegabile all'elevato carico di lavoro a sviluppo pluriennale acquisito nel 1964 dal settore ferroviario e dall'OTO-Melara.

Tabella n. 8 - Ordini assunti dalle aziende del settore meccanico negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

Produzioni	Italia		Estero		Totale	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Automotoristica	77,7	86,0	24,0	27,4	101,7	113,4
Elettromeccanica	58,1	52,0	3,8	5,9	61,9	57,9
Elettronica	13,2	22,3	18,3	13,7	31,5	36,0
Macchine e impianti industriali	7,5	10,7	6,2	7,2	13,7	17,9
Ferroviaria	27,7	1,2	2,8	13,4	30,5	14,6
Aeronautica	14,0	10,7	1,8	0,7	15,8	11,4
Altre	77,4	37,2	5,6	12,0	83,0	49,2
Totale	275,6	220,1	62,5	80,3	338,1	300,4

Per l'insieme delle restanti aziende, malgrado la flessione denunciata dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e dal ramo aeronautico, gli ordini sono aumentati di circa il 10%, grazie al maggior volume di commesse acquisito nei rami automotoristico, elettronico e del macchinario industriale. Sostanzialmente stazionari, sui ridotti livelli dell'esercizio precedente, risultano gli ordini alle aziende elettromeccaniche facenti capo all'*Ansaldo S. Giorgio*.

Il particolare sforzo di penetrazione commerciale all'estero ha consentito nel 1965 di acquisire — anche se quasi sempre a detrimento dei ricavi unitari — circa 80 miliardi di commesse, con un aumento di poco meno di 18 miliardi, pari al 28,5%, rispetto al 1964. La componente estera del carico di lavoro acquisito nel 1965 è così salita ad oltre il 25%, contro il 18% del 1964.

Un esame più analitico mette in evidenza che nel 1965 le produzioni automotoristiche hanno accresciuto il loro peso sull'attività complessiva del settore meccanico del gruppo: il relativo fatturato ha infatti raggiunto i 118 miliardi di lire, con un incremento del 9%. Tale espansione, in un mercato ancora caratterizzato da una lenta ripresa, costituisce una buona affermazione per l'*Alfa Romeo*, le cui vendite di autovetture sono aumentate, in numero, del 9% in Italia e del 14% all'estero.

La sostanziale stazionarietà del fatturato delle aziende elettromeccaniche è impu-

tabile prevalentemente all'*Ansaldo S. Giorgio*, la cui attività, in un mercato nettamente in crisi, si è ridotta di circa il 27%; anche gli ordini assunti si sono mantenuti sui livelli, del tutto insoddisfacenti, dell'esercizio precedente, e ciò solo grazie ad un aumento di oltre il 50% delle commesse dall'estero.

La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, per contro, in relazione ai programmi di investimento delle aziende telefoniche, ha registrato nell'anno un fatturato di oltre il 20% superiore a quello del 1964.

L'attività del settore elettronico si è mantenuta sugli elevati livelli del 1964, mentre gli ordini assunti sono ancora aumentati di circa il 14%.

Le aziende produttrici di macchinario e impianti industriali hanno risentito della flessione congiunturale; tuttavia, se il fatturato è stato dell'8% inferiore a quello del 1964, gli ordini assunti sono aumentati di circa il 30% grazie a una consistente ripresa delle commesse dall'estero.

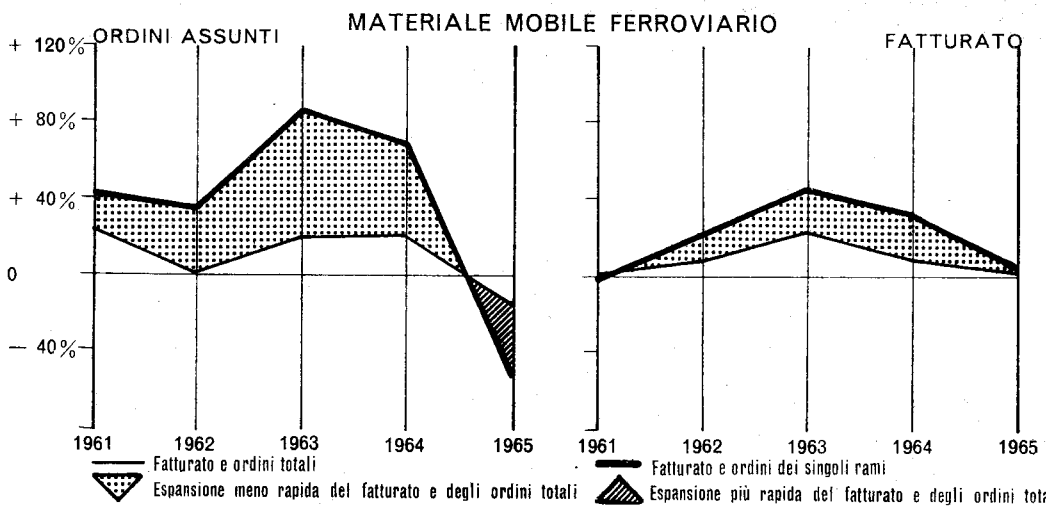
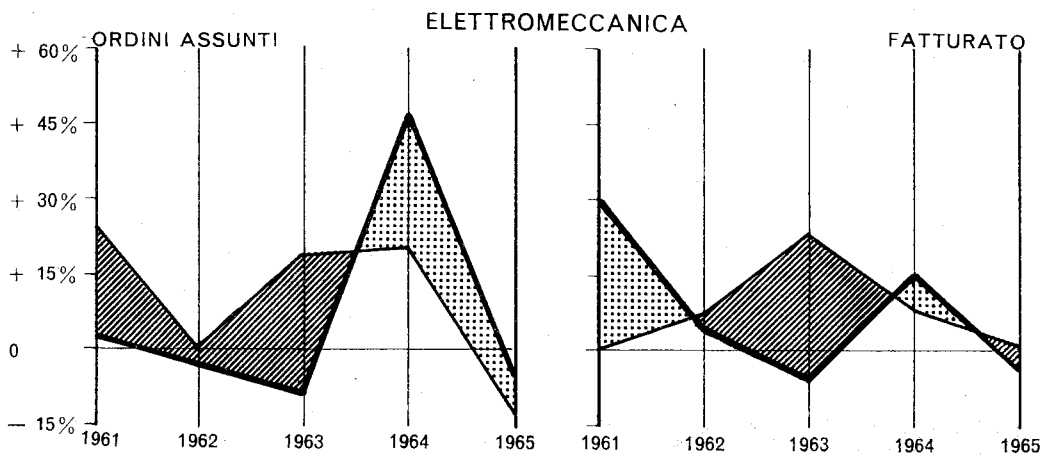
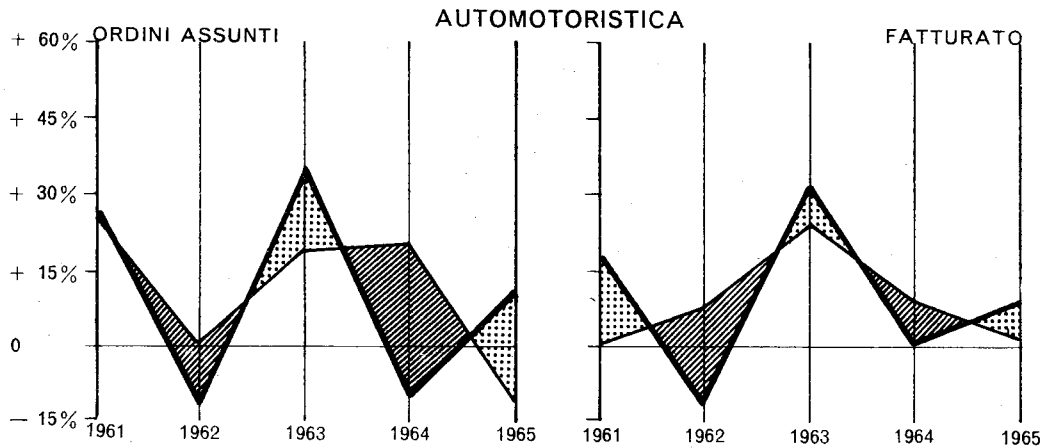
Una certa espansione si è avuta nell'attività produttiva del ramo ferroviario, con un aumento del fatturato del 4,3%; gli ordini dall'interno sono stati irrilevanti dopo l'eccezionale carico di lavoro acquisito nel 1964, mentre le commesse dallo estero sono aumentate di circa quattro volte rispetto all'esercizio precedente. Sia il fatturato che gli ordini del ramo aeronautico sono diminuiti per il progressivo esaurimento delle commesse militari da tempo acquisite; all'inizio del 1966, tuttavia, sono stati perfezionati nuovi importanti contratti di coproduzione in campo militare e civile che assicurano un consistente carico di lavoro per i prossimi anni. Per gli altri rami di attività, il fatturato è aumentato del 4% rispetto al 1964, mentre gli ordini assunti, a parte la flessione registrata dall'*OTO-Melara* rispetto alla punta del tutto eccezionale del 1964, sono aumentati di circa il 7%, soprattutto per il concorso di nuove commesse dall'estero.

Il gruppo *Finmeccanica* ha concluso nel 1965 un periodo di importanti realizzazioni mentre sono ancora allo studio o in corso di definizione ulteriori programmi di sviluppo; tale circostanza ha concorso a contenere gli investimenti nel 1965 in circa 18 miliardi di lire, con una riduzione dell'ordine del 30% rispetto all'esercizio precedente.

Anche nel 1965 la maggior quota degli investimenti effettuati riguarda lo stabilimento di Arese dell'*Alfa Romeo*, dove è stato ultimato il centro ricambi ed è iniziata la costruzione del nuovo magazzino prodotti finiti, della fonderia leghe leggere e dell'officina stampaggio a caldo; nel corso dell'anno è stata altresì ultimata la pista sperimentale di Balocco (Vercelli). Nel frattempo sono continuati gli studi per la progettazione esecutiva del trasferimento ad Arese dei reparti per le lavorazioni meccaniche, attualmente svolte nel vecchio stabilimento del Portello. Nel 1965 è entrato in funzione il nuovo impianto della *Delta* a Serravalle Scrivia ed è stato pressoché completato lo stabilimento della *Società Bulloneria Europea-SBE*, che si prevede inizierà la propria attività nel secondo semestre del corrente anno. Dei programmi in corso di realizzazione nel 1965 sono ancora da ricordare: la costruzione della nuova officina elettromeccanica dell'*Ansaldo S. Giorgio*, il completamento del nuovo fabbricato uffici e la sistemazione degli impianti e attrezzature speciali per veicoli cingolati dell'*OTO-Melara*, l'ultimazione di nuovi capannoni per l'officina meccanica presso la *Termomeccanica Italiana*, per il montaggio macchine tessili alla *Nuova S. Giorgio* e per l'ampliamento della produzione di lavabiancheria presso la *Elettrodomestici S. Giorgio*. Infine, nel corso dell'anno, è stato acquistato a Pomezia il terreno per il nuovo stabilimento della *Wayne Italiana*, in cui sarà trasferita l'attività attualmente svolta nella vecchia sede di Genova.

SETTORE MECCANICO

FATTURATO E ORDINI PER SINGOLI RAMI
(CONFRONTO CON L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DEL SETTORE)

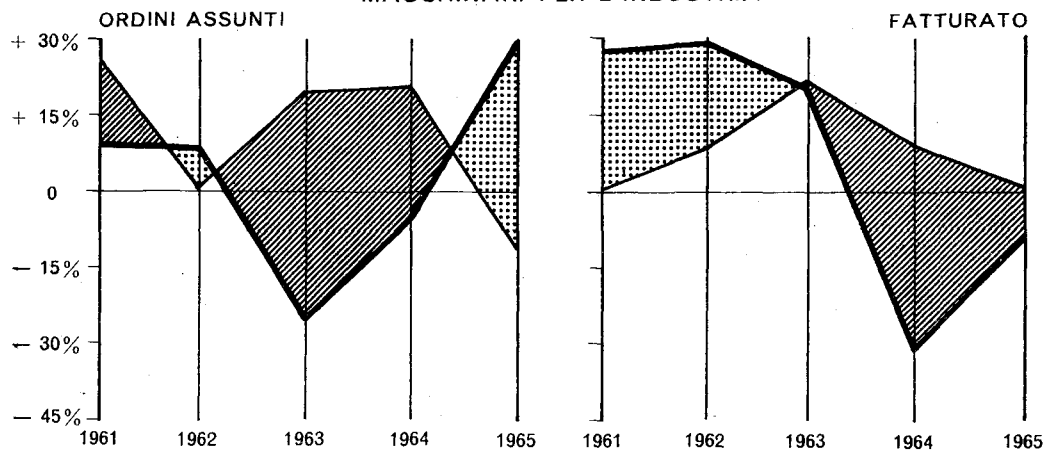


Fatturato e ordini totali
 Fatturato e ordini dei singoli rami
 Espansione meno rapida del fatturato e degli ordini totali
 Espansione più rapida del fatturato e degli ordini totali

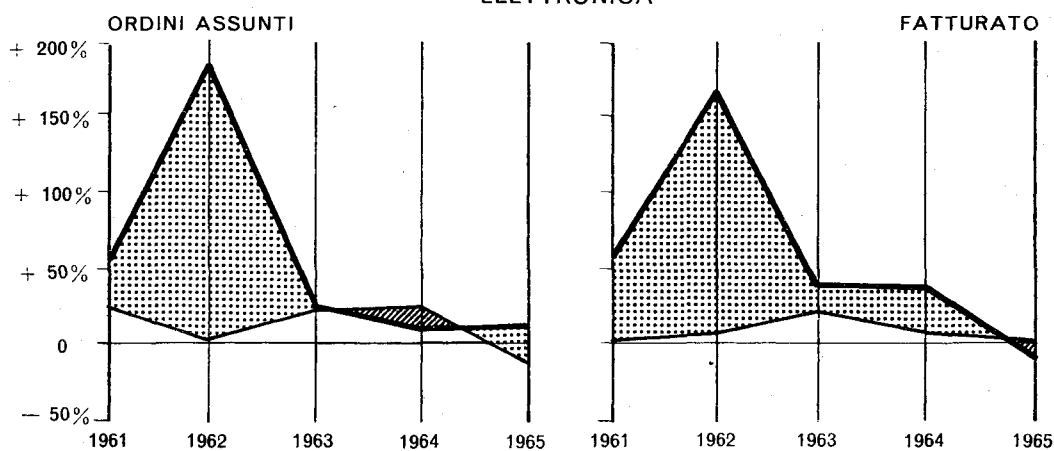
SETTORE MECCANICO

FATTURATO E ORDINI PER SINGOLI RAMI
(CONFRONTO CON L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DEL SETTORE)

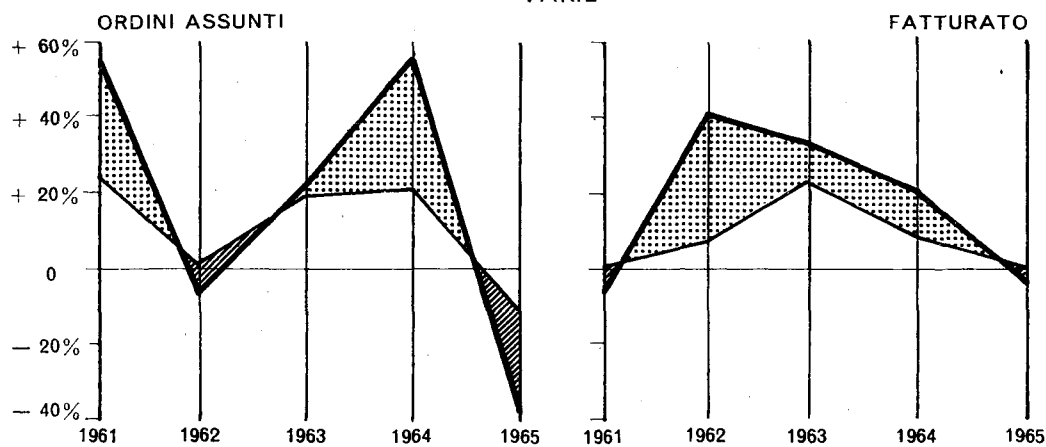
MACCHINARI PER L'INDUSTRIA



ELETTRONICA



VARIE



Fatturato e ordini totali
 Fatturato e ordini dei singoli rami
 Espansione meno rapida del fatturato e degli ordini totali
 Espansione più rapida del fatturato e degli ordini totali

Per quanto riguarda la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, è proseguita nel 1965 la costruzione del nuovo centro di Castelletto presso Milano, mentre è stata condotta a termine la conversione dello stabilimento dell'Aquila, rilevato dall'ATES.

In campo organizzativo, presso le varie società è proseguita nel 1965, in collaborazione con le Tecniche Direzionali della *Finmeccanica*, la revisione e l'adeguamento delle strutture aziendali, degli schemi operativi e dei metodi di controllo. È stata anche particolarmente curata l'analisi delle situazioni aziendali, con riferimento alle possibilità di maggiore specializzazione delle unità produttive e di aggiornamento delle produzioni. La *Finmeccanica* e le altre aziende del gruppo hanno altresì dato impulso, nel corso dell'anno, tanto in via autonoma che in collaborazione con altre società, all'attività di ricerca e sviluppo; tra l'altro, è stato di recente costituito, in collaborazione tra *Finmeccanica*, FIAT e *Olivetti*, l'*Istituto per le Ricerche di Tecnologia Meccanica-RTM*, con lo scopo di promuovere nel settore delle macchine utensili la ricerca scientifica e tecnica per conto degli associati.

A fine 1965 il gruppo *Finmeccanica* era costituito da 35 società industriali, commerciali e di studio; le principali modificazioni, rispetto al 1964, sono state le seguenti:

- costituzione, in compartecipazione tra *Finmeccanica*, FIAT (col 20% ciascuna) e altri importanti gruppi industriali, del *Consorzio Industrie Associate*, che rappresenta tutte le aziende aerospaziali italiane nell'ambito dell'ELDO (*European Launching Development Organisation*);
- costituzione, da parte degli *Stabilimenti Meccanici Triestini*, della *Tellus s.p.a.*, società di progettazione e costruzione di macchine per lavori edili e stradali;
- acquisto, da parte della *Selenia*, dell'intero capitale della *Vitroselenia* — in precedenza posseduto per il solo 40% — dalla *Vitro Corporation of America*;
- passaggio dall'*Ansaldo S. Giorgio* all'*OTO-Melara* del pacchetto azionario della *Termomeccanica Italiana*;
- costituzione da parte della *Nuova S. Giorgio* della società *Lusimatex*, avente per oggetto la fabbricazione e la vendita di filatoi *Nuova S. Giorgio* in Portogallo;
- costituzione a Bruxelles dell'*Alfa Romeo Benelux*.

Il personale dipendente dalle aziende *Finmeccanica* era di 37.907 unità al 31 dicembre 1965, con una diminuzione nell'anno di 964 addetti, pari al 2,5%. Invero i 320 nuovi posti di lavoro creati dalla *Selenia* e dalle nuove iniziative — *Stabilimenti Meccanici Triestini*, *Walworth Europa*, *Wayne Italiana*, *O.Me.Ca.-Officine Meccaniche Calabresi*, *Società Bulloneria Europea* — hanno solo in parte compensato le contrazioni, per circa 1.280 unità, registrate in quasi tutte le altre aziende. Tale riduzione è stata conseguita per la maggior parte dei casi senza ricorrere a licenziamenti, rimpiazzando solo in parte le unità perdute per il normale ricambio. A fine 1965 il raggruppamento automotoristico, con 13.635 addetti (di cui 12.819 *Alfa Romeo*), rappresentava il 36% dell'occupazione complessiva. Seguivano le aziende elettromeccaniche (15%) e quelle a prevalente attività ferroviaria (10%). Comprendendo anche la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e l'ATES - *Co.El.*, il cui personale (9.150 unità) è aumentato nell'anno di quasi 400 unità, l'occupazione complessiva del settore era, a fine 1965, di circa 47.100 unità.

Le difficoltà congiunturali del 1965 si sono riflesse negativamente sui risultati economici delle aziende del gruppo *Finmeccanica*: alla riduzione dei ricavi medi unitari ha fatto riscontro un aumento dei costi, non solo per il personale (+ 7% circa sul 1964), ma anche per l'inadeguato utilizzo degli impianti. Inoltre, alcune aziende, caratterizzate da lavorazioni a più lungo ciclo, hanno risentito solo nel 1965 della grave caduta della domanda registrata negli anni precedenti; trattasi, in particolare, delle società che operano nel settore dei beni strumentali, come l'*Ansaldo S. Giorgio* e la *Officine Elettromeccaniche Triestine-OET*, nel ramo elettromeccanico e, tra le altre aziende, la *Nuova S. Giorgio*, la *Termomeccanica Italiana*, la *SAFOG*, la *Delta*, la *FAG Italiana* e la *Nuova Utensileria Italiana*.

La *S. Eustacchio*, la *MECFOND-Officine Meccaniche e Fonderie Napoletane* e la *Fabbrica Macchine Industriali-FMI*, colte dalla sfavorevole congiuntura nella delicata fase della riorganizzazione aziendale, hanno chiuso l'esercizio con rilevanti perdite.

Nel ramo automotoristico l'*Alfa Romeo*, che, soprattutto nella prima parte del 1965, ha beneficiato di un mercato in graduale ripresa per le autovetture, ha registrato un andamento economico positivo; tuttavia l'esercizio chiude con un utile molto modesto per l'incidenza delle gravi perdite della controllata *Spica*, conseguenti anche al permanere della crisi nel settore dei veicoli industriali.

Nel ramo ferroviario i risultati economici sono rimasti ancora negativi per l'*IMAM-Aerfer*, le *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi* e l'*AVIS*, mentre l'*O.Me.Ca.*, nel suo secondo anno di attività, ha raggiunto un sostanziale equilibrio economico. Sempre positivi i risultati sia della *Selenia* nel ramo elettronico sia, tra le altre principali società del gruppo, della *Filotecnica Salmoiraghi* e della *OTO-Melara*. La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, a sua volta, ha chiuso l'esercizio con un utile maggiore di quello degli anni precedenti.

Produzioni automotoristiche

L'attività produttiva dell'*Alfa Romeo* ha segnato nel 1965 un'ulteriore espansione: il fatturato complessivo dell'azienda è stato infatti di 124 miliardi, con un aumento, rispetto all'esercizio precedente di circa 11 miliardi, pari al 10%.

Nel ramo automobilistico, le vendite di vetture Alfa Romeo sul mercato interno si sono accresciute rispetto al 1964 di circa il 9%, contro un aumento complessivo delle immatricolazioni di circa il 7%; le esportazioni a loro volta hanno denunciato un incremento del 14,4%. Tale risultato è stato indubbiamente favorito dal successo dei nuovi modelli — in particolare la *Giulia Super* — immessi sul mercato nel 1965; esso è tanto più significativo ove si consideri che nelle classi di cilindrata 1.300 c.c. e oltre, cui appartengono le vetture Alfa Romeo, il totale delle immatricolazioni è rimasto sostanzialmente stazionario.

Nel 1965 è stata ancora migliorata e ampliata l'organizzazione di vendita e di assistenza, tanto in Italia che all'estero; tra le iniziative di maggior rilievo, la ricordata costituzione a Bruxelles dell'*Alfa Romeo Benelux*, cui farà capo l'organizzazione per la vendita delle autovetture in Belgio, Olanda e Lussemburgo.

Per quanto riguarda gli impianti, presso lo stabilimento di Arese, nel 1965, come detto, è stato ultimato il centro ricambi, si è dato inizio ai lavori per il nuovo magazzino prodotti finiti e sono state iniziate le opere per la realizzazione della fonderia leghe leggere e del reparto stampaggio a caldo; nel corso dell'anno è stata

inoltre ultimata la pista sperimentale di Balocco (Vercelli). Infine è stato presoché definito il programma per la sistemazione ad Arese dei reparti per le lavorazioni meccaniche, attualmente svolte al Portello.

Nello stabilimento di Pomigliano è proseguita la produzione dell'autofurgone Romeo, in una versione migliorata, e dei motori diesel per conto della *Renault*; in quest'ultimo ramo il fatturato è peraltro diminuito, a seguito della pesantezza del mercato automobilistico francese nel 1965.

Nel frattempo, in base agli accordi con la società SAVIEM del gruppo *Renault*, è iniziata la predisposizione degli impianti e delle attrezzature per la produzione di alcune parti e per il montaggio del nuovo autocarro del tipo a pianale basso; tale veicolo nella versione diesel monterà i motori Renault costruiti a Pomigliano. Gli accordi con la casa francese prevedono anche il montaggio e la vendita in Italia di altri autoveicoli SAVIEM, sempre utilizzando i motori diesel costruiti dall'*Alfa Romeo*.

Nel ramo aeronautico è proseguita regolarmente l'attività di revisione dei motori per conto dell'*Alitalia* e dell'Aeronautica Militare. Inoltre, nell'ambito dei programmi di produzione integrata su base europea, è continuata la fabbricazione di parti di reattori per impieghi militari, le cui commesse sono peraltro in corso di esaurimento. Tuttavia all'inizio del corrente esercizio sono stati definiti nuovi importanti programmi di produzione per l'Aeronautica Militare.

In complesso, il personale dell'*Alfa Romeo* a fine 1965 era di 12.800 unità, con una riduzione nell'anno di circa 600 addetti, essendo stata contenuta la sostituzione dei lavoratori dimessi.

L'andamento economico, ove non si tenga conto della detta incidenza delle perdite sulla partecipazione *Spica*, risulta migliorato rispetto all'esercizio precedente. L'attività della *Spica* di Livorno ha infatti risentito nel 1965 del pesante andamento del settore degli autoveicoli industriali, al quale è prevalentemente destinata la produzione dell'azienda. Il fatturato è sceso di circa l'8%, mentre gli ordini assunti sono rimasti sui livelli del tutto insufficienti del 1964 nonostante un particolare sforzo di penetrazione commerciale, soprattutto all'estero. Il risultato economico è pertanto ulteriormente peggiorato, per effetto sia dell'aumento dei costi sia della riduzione dei ricavi unitari conseguente alla forte concorrenza interna e internazionale.

Produzioni elettromeccaniche

Nel 1965 l'*Ansaldo S. Giorgio* ha particolarmente risentito della grave caduta di ordini verificatasi nell'esercizio precedente, sia nel ramo delle grandi macchine elettriche, sia soprattutto in quello dei motori di serie destinati in buona parte ai settori delle macchine utensili e dell'edilizia, i più colpiti dalla crisi. Rispetto al 1964 il fatturato è rimasto inferiore di circa il 27%.

Il volume degli ordini assunti è invece aumentato di un 10%, lasciando peraltro ancora disponibili ampi margini di capacità produttiva. Tale aumento è inoltre dovuto esclusivamente a un particolare sforzo di penetrazione commerciale all'estero, mentre gli ordini dal mercato interno sono diminuiti di circa il 15%. Le commesse acquisite all'estero nel 1965 rappresentano infatti il 47% del totale, a fronte di un 20% nell'esercizio precedente. Va segnalato infine che agli inizi

del 1966 è stata perfezionata, nel ramo della trazione, una importante commessa per la Jugoslavia.

Nell'attuale situazione di mercato, le prospettive di consolidamento e sviluppo economico dell'*Ansaldo S. Giorgio* dipendono sostanzialmente dalla possibilità di concludere accordi di integrazione e specializzazione con altre affermate aziende del ramo. È infatti generalmente riconosciuto che tali accordi sono premessa fondamentale per il rilancio della produzione elettromeccanica italiana, attualmente pregiudicata da un eccessivo frazionamento rispetto ai maggiori gruppi concorrenti che operano sul mercato internazionale.

L'*Ansaldo S. Giorgio*, ultimato il programma di riorganizzazione aziendale impostato nel 1961, ha predisposto nel 1965 un ampio accordo di collaborazione con uno dei maggiori gruppi del ramo; l'aumento della dimensione aziendale e la conseguente specializzazione produttiva consentirebbero un notevole aumento delle possibilità operative degli stabilimenti dell'*Ansaldo S. Giorgio* e, non meno importante, un deciso rafforzamento dell'attività di ricerca e sviluppo.

Per il perfezionamento di tale accordo, tuttavia, si è ancora in attesa dell'autorizzazione governativa.

Nonostante le gravi difficoltà di mercato, la società ha chiuso l'esercizio — non tenendo conto della incidenza delle perdite sulla partecipazione *Termomeccanica* — con un risultato di gestione positivo.

L'intensa azione commerciale delle *Officine Elettromeccaniche Triestine* ha consentito, nel corso dell'esercizio, un incremento degli ordini assunti di circa il 24%. Tale risultato è stato peraltro conseguito a prezzi alquanto ridotti per la forte concorrenza, acuita dalla debolezza del mercato. Il fatturato dell'anno è invece diminuito in relazione al ridotto afflusso di ordini nel 1964; ciò, malgrado i miglioramenti di produttività realizzati nel corso dell'esercizio, non ha consentito il raggiungimento dell'equilibrio economico.

In un mercato caratterizzato da una sostanziale stazionarietà della domanda, in particolare nei primi mesi del 1965, la società *Elettrodomestici S. Giorgio* ha segnato un incremento tanto del fatturato (+ 20%) che degli ordini assunti (+ 14%), grazie soprattutto al successo dei nuovi modelli. Va segnalata, in particolare, la acquisizione all'estero di alcune interessanti forniture a carattere continuativo, che permetteranno un apprezzabile incremento delle esportazioni. Tuttavia questi sviluppi si sono accompagnati a un'ulteriore diminuzione dei ricavi unitari; inoltre una anomala situazione finanziaria della clientela ha dato luogo a un numero di insolvenze particolarmente elevato, ciò che non ha permesso, nonostante i miglioramenti di produttività consentiti dai nuovi impianti, di conseguire un risultato positivo.

La società *Wayne Italiana* ha registrato, anche nel 1965, un soddisfacente andamento della propria attività grazie al costante aggiornamento della gamma produttiva, al rafforzamento della rete commerciale e del servizio di manutenzione dei propri apparecchi distributori di carburante. Il risultato di esercizio, malgrado la riduzione dei ricavi per l'intensa concorrenza esistente nel settore, si è mantenuto attivo. La società ha avviato, nel 1965, la realizzazione del nuovo stabilimento di Pomezia.

La *Aerimpianti Delchi Ansaldo San Giorgio* ha risentito nel 1965 della crisi del settore edilizio. Tuttavia, grazie ad una intensa penetrazione commerciale, l'azienda è riuscita a compensare, almeno in parte, sul mercato estero la grave caduta degli ordini all'interno. Il buon carico di lavoro esistente all'inizio dell'anno ha inoltre permesso di mantenere il fatturato sui livelli del 1964. Anche il risultato economico è rimasto soddisfacente.

La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, in relazione ai consistenti programmi delle società telefoniche, ha registrato nel 1965 una ulteriore espansione produttiva. Il fatturato è aumentato di oltre 7 miliardi di lire, pari al 20% circa, rispetto al 1964. Il volume degli ordini assunti è invece diminuito di un 14%, pur rimanendo ad un livello nel complesso soddisfacente.

Nel corso dell'anno — condotta a termine la conversione dello stabilimento dell'Aquila rilevato dall'ATES — sono proseguiti i lavori di costruzione del nuovo centro produttivo di Castelletto, presso Milano, dove verranno sistemati lo stabilimento di carpenteria, l'edificio per i laboratori di ricerche e le officine di costruzioni e riparazioni, nonché gli impianti per l'addestramento e l'assistenza del personale. L'affinamento e la razionalizzazione dei processi produttivi hanno consentito di fronteggiare il progressivo aumento di alcuni costi, in particolare quelli del lavoro; pertanto i risultati economici del 1965 sono apprezzabilmente migliorati rispetto all'esercizio precedente.

Favorevole, anche nel 1965, l'andamento della *Selenia-Industrie Elettroniche Associate*. La produzione, sia per l'interno che per l'estero, si è mantenuta sugli elevati livelli del 1964; il volume degli ordini assunti, che include una importante fornitura alla Marina Militare di sistemi per elaborazione dati, ha segnato un incremento di circa un terzo. Sul mercato internazionale, la società si è accordata con alcune fra le maggiori aziende elettroniche europee per la partecipazione ad importanti gare NATO. Interessanti anche le affermazioni in campo spaziale, in relazione ai progetti ELDO ed ESRO.

In campo civile si sono registrati buoni risultati, sia nelle produzioni di radar che nel più vasto ramo delle telecomunicazioni, per cui sono previsti importanti sviluppi. La *Selenia* ha continuato a dedicarsi con impegno alle attività di ricerca e sviluppo, fattore essenziale per la competitività dell'azienda che si vale di attrezzature modernissime e di un complesso di tecnici altamente qualificati.

Il conto economico, già positivo, ha segnato nel 1965 un ulteriore miglioramento.

La società *ATES-Co.El.*, nel quadro del piano di risanamento tecnico ed economico impostato dalla capogruppo *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, ha registrato nel 1965 un sensibile sviluppo delle vendite di semiconduttori e ha pressoché raddoppiato la produzione rispetto al 1964, smaltendo nel contempo gran parte delle preesistenti giacenze. Nel corso dell'anno è stata altresì avviata la produzione di nuovi tipi di transistori, la cui applicazione nel campo delle apparecchiature civili (televisori, amplificatori di potenza, radio) è prevista in forte espansione. La partecipazione al capitale dell'*ATES-Co.El.* è stata estesa nel 1965 alla STET e alla *Siemens* tedesca, pur conservando la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* la maggioranza.

Costruzioni ferroviarie

La *Divisione Ferroviaria dell'IMAM-Aerfer* ha segnato, nel 1965, una flessione di circa il 18% nel fatturato e una netta caduta degli ordini, avendo le Ferrovie dello Stato ormai esaurito i fondi relativi alla prima quota del programma decennale di ammodernamento. La società ha pertanto intensificato i propri sforzi sui mercati esteri, assicurandosi sul finire dell'anno una nuova fornitura per le ferrovie argentine.

I settori della meccanica speciale e dello stampaggio a caldo hanno visto acuirsi le precedenti difficoltà a seguito della crisi del mercato degli autoveicoli industriali; nell'esercizio è stata comunque acquisita una commessa di alberi a gomito per la Cecoslovacchia.

L'attività della *Divisione aerospaziale* ha risentito dell'esaurimento delle lavorazioni relative agli aviogetti F 104 G e G 91. Il volume degli ordini assunti è infatti pressoché dimezzato rispetto al 1964, mentre il fatturato ha registrato una contrazione di quasi il 40%.

Peraltro sono andati concretandosi, sul finire dell'anno, nuovi importanti programmi. Nel campo civile, l'accordo di collaborazione con la *Douglas Aircraft Corporation*, definito in dicembre e suscettibile di interessanti sviluppi, ha fruttato una prima commessa di 221 serie di pannelli per la fusoliera degli aviogetti DC 9. Nel campo militare, la definizione del programma di costruzione integrata nazionale della versione aggiornata dell'aviogetto F 104 ha comportato una quota di lavoro di competenza *Aerfer* superiore a quella ottenuta per il precedente modello; è da segnalare, inoltre, la partecipazione della società, in collaborazione con altre importanti industrie nazionali, alla progettazione e costruzione dei prototipi sia del G 91Y sia del velivolo da trasporto a decollo corto G 222.

L'*Aerfer* curerà infine, entro il corrente anno, la realizzazione, in collaborazione con la *Aeronautica Macchi*, di una serie di prototipi del velivolo AM 3, per l'aviazione leggera dell'esercito. Nell'ambito delle attività spaziali, l'*Aerfer* ha collaborato al progetto del satellite ELDO con specifica responsabilità per le strutture, il sistema di ancoraggio e il meccanismo di separazione del terzo stadio.

È proseguito nel frattempo il lavoro di revisione dei « Caravelle » dell'*Alitalia*, cui si è aggiunto recentemente quello degli F 27 della ATI. Continua regolarmente anche l'attività per l'Aeronautica Militare Italiana e per l'Aviazione Navale statunitense. Il settore ausiliario delle carrozzerie in lega leggera ha denunciato una certa flessione in relazione al permanere delle difficoltà finanziarie delle aziende municipalizzate; nuove commesse sono state peraltro acquisite verso la fine dell'anno dall'ATAF di Firenze e dall'ATAC di Roma.

Il risultato economico della società, globalmente deficitario, ha risentito della notevole contrazione dell'attività produttiva, aggravata dalle agitazioni sindacali nello stabilimento di Pozzuoli.

Le *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi* hanno sopperito all'arresto, pressoché completo, nell'afflusso di ordini da parte delle FF.SS. con un notevolissimo incremento di commesse dall'estero. In particolare vanno segnalati: una commessa, assunta unitamente all'*Ansaldo San Giorgio*, di 55 locomotori per la Jugoslavia; un ordine per l'Egitto di mille carri tramoggia per il trasporto di grano; nuove commesse di carri refrigeranti per la *Interfrigo* di Basilea e di carri trasporto minerali per la Liberia.

Il settore delle carrozzerie in acciaio per autobus ha risentito delle già citate difficoltà delle aziende municipalizzate. Solo nell'ultima parte dell'anno la società ha potuto assicurarsi una nuova fornitura di 113 autobus per l'ATAC di Roma, mentre un'altra commessa di 40 autobus è pervenuta dall'AMT di Catania e diverse unità sono state ordinate dalla *Circumvesuviana - Strade Ferrate Secondarie Meridionali*.

Stazionari, su modesti livelli, i settori della meccanica varia e della meccanica tessile. La scarsità di lavoro nel settore delle carrozzerie ed in quello delle lavorazioni di macchine tessili ha sensibilmente influito sull'andamento economico dell'esercizio, il cui risultato permane deficitario.

L'attività dell'AVIS ha risentito, nel 1965, della ulteriore riduzione del lavoro di riparazione effettuato per le FF.SS. (25% circa in meno rispetto all'impegno contrattuale), mentre anche le lavorazioni per la *Circumvesuviana* hanno segnato un rallentamento.

Il risultato economico denuncia quindi un sensibile peggioramento.

Nel corso dell'esercizio 1965 neppure le *Officine Meccaniche Calabresi-O.Me.Ca.* hanno ricevuto nuovi ordini da parte delle FF.SS.; tuttavia, una commessa di 750 carri chiusi F acquisita agli inizi del 1966, unitamente al carico di lavoro residuo, ha assicurato all'azienda la continuità del lavoro anche per il corrente esercizio. A più lunga scadenza, le prospettive dell'O.Me.Ca. restano legate allo sviluppo degli ordini da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

L'andamento economico del 1965, secondo esercizio sociale, si è concluso con un risultato in pareggio.

Macchinario per lavorazione metalli

Anche nel 1965 la perdurante crisi del settore dei beni strumentali ha precluso un miglioramento della difficile situazione degli *Stabilimenti di Sant'Eustacchio* di Brescia.

I nuovi ordini, pur registrando un apprezzabile aumento rispetto all'anno precedente, si sono mantenuti su livelli inadeguati a garantire una normale attività dell'azienda. La diminuzione del carico di lavoro si è d'altra parte riflessa, come nel 1964, in una nuova riduzione dell'attività produttiva, sia pure contenuta in qualche misura con lavorazioni per conto proprio e per magazzino.

Il deficit di gestione si è pertanto ulteriormente aggravato. Pur con tali difficoltà la società ha portato avanti l'opera di adeguamento delle proprie strutture, con particolare riferimento ai quadri direttivi e tecnici specie per la progettazione e l'organizzazione commerciale.

Nel febbraio del corrente anno le assemblee straordinarie della MECFOND-*Officine Meccaniche e Fonderie Napoletane* e della *Fabbrica Macchine Industriali* hanno deliberato la fusione delle due società, a conclusione dell'integrazione produttiva da tempo avviata tra le due unità.

La nuova società, che assumerà la denominazione sociale di FMI-MECFOND-*Aziende Meccaniche Riunite* s.p.a., continuerà a svolgere la sua attività nei settori delle macchine per imballaggi e per lavorazione lamiera, degli impianti ausiliari per siderurgia, dei getti in acciaio e della meccanica varia.

Nel 1965 le due aziende hanno risentito delle sfavorevoli condizioni del mercato dei beni strumentali. Alla stasi della domanda ha corrisposto un'ulteriore riduzione dell'attività produttiva, con riflessi negativi sui risultati di gestione.

Verso la fine dell'anno sono stati peraltro acquisiti ordini di un certo rilievo sia nel settore delle macchine per lavorazione lamiera — anche a seguito della immissione sul mercato di nuovi modelli — sia nel comparto delle macchine per scatolame, con ordinazioni provenienti da Stati Uniti, Spagna, Cina (Rep. popolare) e Canada.

Le prospettive appaiono in via di miglioramento per quanto riguarda l'esportazione, mentre il mercato nazionale appare stazionario, fatta eccezione per il comparto degli impianti ausiliari per siderurgia.

Per quanto riguarda la *Walworth Europa-WESPA*, a un lungo periodo di stasi commerciale, protrattosi per buona parte dell'esercizio, ha fatto seguito, sul finire dell'anno, una soddisfacente ripresa delle vendite sul mercato degli Stati Uniti, che ha consentito di portare praticamente in pareggio il risultato economico.

Altre produzioni

L'andamento dell'*OTO-Melara* si è mantenuto favorevole anche nel 1965, grazie allo sviluppo delle produzioni militari. Nel corso dell'anno, infatti, l'attività produttiva, relativa in prevalenza ai veicoli cingolati M 113 per conto dell'Esercito, è risultata soddisfacente anche nel comparto delle artiglierie navali e terrestri. Va segnalato il perdurante successo dell'obice 105, per il quale anche nel corso del 1965 si sono avute consistenti ordinazioni dall'estero, mentre è proseguita la produzione delle torri da 76/62 per conto della Marina Militare.

Il flusso di ordini è stato, nel complesso, adeguato: non è infatti significativa la sensibile flessione rilevabile rispetto all'anno precedente, caratterizzato dalla commessa dei carri M 113, a sviluppo pluriennale.

Le produzioni del settore civile (essenzialmente carrelli elevatori e ingranaggi) hanno risentito, anche nell'anno in esame, delle difficoltà congiunturali.

L'esercizio si è chiuso con un risultato positivo, peraltro inferiore a quello dell'esercizio precedente.

L'attività produttiva della *Termomeccanica Italiana* nel corso del 1965 ha potuto beneficiare solo parzialmente del migliorato andamento degli ordini ottenuti grazie all'intensa azione commerciale della società. Infatti, le nuove commesse — superiori di circa il 18% a quelle dell'anno precedente, pur se ancora inadeguate alle esigenze aziendali — si sono concentrate prevalentemente nel secondo semestre. I bassi livelli produttivi e l'aumento del costo del personale, in una situazione di ricavi unitari cedenti, hanno determinato un ulteriore peggioramento del risultato di gestione.

Il pacchetto azionario della società è stato recentemente trasferito alla OTO-Melara; completati infatti gli spostamenti di attività che a suo tempo avevano suggerito il collegamento con l'*Ansaldo San Giorgio*, motivi funzionali, connessi anche alla vicinanza topografica degli stabilimenti, hanno indotto a tale decisione.

Nel corso del 1965 l'attività produttiva della *Nuova San Giorgio* è leggermente diminuita; invero, i rami dei servosistemi, dell'elettronica e del macchinario tessile hanno risentito, i primi, della caratteristica saltuarietà delle commesse militari e, l'ultimo, della grave crisi dell'industria tessile.

Per quanto riguarda in particolare il macchinario tessile, gli ordini provenienti dall'estero, pur avendo compensato la flessione della domanda interna, non hanno potuto influenzare favorevolmente l'esercizio in esame essendo stati per la maggior parte acquisiti nella seconda metà dell'anno.

Fra di essi va segnalata la fornitura di un impianto completo di filatura della lana destinato all'URSS; tale fornitura, da espletare insieme alla *S. Andrea* di Novara, appare suscettibile di ulteriori sviluppi. Nel corso dell'anno è divenuto operante l'accordo di licenza concluso con la società portoghese *Comportel*, che ha portato, tra l'altro, alla costituzione della società *Lusimatex*, con partecipazione maggioritaria (52%) della *Nuova San Giorgio*; un primo gruppo di filatoi è stato già installato presso alcuni clienti.

L'andamento del settore ausiliari di bordo è stato soddisfacente: gli ordini acquisiti nell'anno hanno segnato un ulteriore incremento (+ 30%), soprattutto sui mercati esteri. In particolare, alla fine dell'anno, è stata acquisita una importante commessa per la Jugoslavia.

Il continuo aumento dei costi, specie della manodopera, e la persistente stazionarietà dei ricavi sono alla base del peggioramento del risultato d'esercizio, chiusosi peraltro con un utile molto modesto.

La *Filotecnica Salmoiraghi* ha mantenuto, nel 1965, l'attività produttiva su livelli pressoché analoghi a quelli del 1964, mentre il fatturato è aumentato di circa il 7%. Tra i diversi rami di attività dell'azienda, quello della meccanotica ha maggiormente risentito della situazione congiunturale, in relazione alla perdurante crisi edilizia. La società ha peraltro più che compensato la flessione della domanda civile con lo sviluppo delle lavorazioni relative alla strumentazione per i veicoli militari costruiti dalla OTO-Melara.

Incrementi produttivi si sono avuti anche nei settori dell'elettronica (specie in relazione alle commesse per l'ELDO), dell'occhialeria e — sia pure in modesta misura — delle macchine per cucire.

Una flessione hanno invece registrato le apparecchiature aeronautiche, per il progressivo esaurimento delle commesse in corso; per questo settore si confida comunque in una ripresa a breve scadenza, in rapporto alla definizione dei nuovi programmi dell'Aeronautica Militare.

L'esercizio ha chiuso con un risultato economico positivo.

Nel corso del 1965 l'attività della *Fonderie ed Officine di Gorizia-SAFOG* ha subito una ulteriore contrazione rispetto ai già poco soddisfacenti livelli dell'anno pre-

cedente; il fatturato, dato lo scarsissimo portafoglio ordini esistente all'inizio dell'anno, è diminuito dell'8%.

Questo sfavorevole andamento riflette essenzialmente la crisi del macchinario tessile, connessa alla pressoché totale stasi del mercato. Nella fonderia, l'altro fondamentale settore di attività della SAFOG, nonostante la sfavorevole situazione del mercato, l'acquisizione di lavoro si è mantenuta su livelli quantitativamente discreti, sia pure con ricavi medi molto bassi.

La società, che dispone ormai di una aggiornata gamma di telai per cotone, ha pertanto ulteriormente intensificato la propria azione commerciale, soprattutto all'estero, dove sono state acquisite alcune commesse. Sono anche aumentati gli ordini assunti sul mercato nazionale, malgrado la crisi dell'industria cotoniera; essi tuttavia non assicurano un adeguato utilizzo della capacità produttiva della azienda.

La SAFOG fa ora affidamento sui nuovi modelli di telaio immessi sul mercato a fine anno e per i quali le prime ordinazioni sono affluite nel 1966.

L'esercizio 1965, date le riduzioni della produzione e dei ricavi unitari e l'ulteriore aumento dei costi, si è chiuso con un netto peggioramento dei risultati di gestione.

Nell'anno in esame sono proseguiti i lavori di costruzione dello stabilimento di Monfalcone della *Società Bulloneria Europea-SBE*. Completati il fabbricato industriale e i complessi edilizi destinati ad uffici e servizi, è in corso la sistemazione degli impianti. L'avvio della produzione è previsto entro il corrente anno.

A quest'ultimo riguardo si è proceduto ad un approfondito riesame dei programmi a suo tempo predisposti, anche in rapporto alla più recente evoluzione congiunturale.

Completato il trasferimento degli impianti dalla vecchia sede di Genova, il nuovo stabilimento della *Delta-Società Metallurgica Ligure*, a Serravalle Scrivia, ha avviato la propria attività, mentre è in corso il montaggio e la messa a punto dei macchinari per nuove produzioni.

Nel 1965, la *Delta* ha risentito negativamente sia della contrazione della domanda nel settore elettromeccanico in generale che del ristagno degli investimenti dell'industria elettrica nazionale. Ad aumentare le difficoltà ha inoltre contribuito la grave situazione dell'approvvigionamento del rame, fondamentale materia prima per questa azienda.

Tale congiuntura e gli inevitabili oneri connessi al trasferimento degli impianti e delle lavorazioni hanno notevolmente ridotto l'attività produttiva e aggravato il disavanzo di esercizio.

L'acuirsi, nel 1965, della crisi del settore edilizio — cui è prevalentemente destinata la produzione aziendale — e la difficile situazione del mercato dei getti meccanici di serie per l'industria elettromeccanica hanno determinato presso la *Fonderia e Officine San Giorgio Prà* un'ulteriore marcata caduta sia degli ordini (— 30%) sia del fatturato (— 20%).

La vigorosa azione di contenimento dei costi unitari consentita dai nuovi impianti ha peraltro permesso alla società di realizzare un risultato di gestione ancora positivo.

La *Nuova Utensileria Italiana-UA*, nonostante il buon livello qualitativo della sua produzione, ha seriamente risentito delle difficoltà di avviamento della produzione in una fase congiunturale nettamente sfavorevole.

Il risultato economico dell'esercizio si è, pertanto, mantenuto deficitario.

La *FAG-Italiana* ha registrato, nell'esercizio trascorso, un aumento di circa il 30% tanto del fatturato che degli ordini. Tale risultato, nella difficile situazione di mercato, è stato conseguito grazie all'elevata efficienza degli impianti e alla sempre più razionale organizzazione dell'azienda.

Gli elevati costi di avviamento e il basso livello dei ricavi, contenuti dall'aspra concorrenza, hanno peraltro inciso sull'andamento economico del 1965, che presenta un risultato ancora deficitario.

In relazione soprattutto alla graduale ripresa del mercato automobilistico, la *Merisinter-Meridionale Prodotti Sinterizzati* ha potuto registrare nel 1965 un certo miglioramento. Esso si è tradotto in un aumento del 20% negli ordini e del 10% nel fatturato e, per quanto riguarda le polveri elettrolitiche, ha interessato anche il mercato estero, ove l'azienda ha consolidato le proprie posizioni.

Conseguentemente il risultato economico è pervenuto a un pareggio.

Nel corso del 1965 è stato possibile l'avvio sia pure graduale dell'attività produttiva degli *Stabilimenti Meccanici Triestini*, azienda alla quale partecipano pariteticamente, come è noto, la *Finmeccanica* e la *Snia Viscosa*.

Dopo la reimpostazione dei programmi originari, resasi necessaria in relazione alla grave crisi che ha colpito l'industria tessile, è stato deciso di includere nella gamma produttiva dello stabilimento triestino, accanto ad alcune lavorazioni nel campo della meccanica tessile, anche la produzione di macchine per movimenti di terra (escavatori e palatrici meccaniche).

Al riguardo è stato concluso un accordo con un gruppo torinese che ha portato alla costituzione della società di progettazione e vendita *Tellus*, al cui capitale gli *Stabilimenti Meccanici Triestini* partecipano per il 60%.

Settore cantieristico

Il permanere di una fase di buona congiuntura nella maggior parte dei paesi industriali e le sempre rilevanti importazioni cerealicole via mare — che invece riflettono un fenomeno strutturale interessante l'India e altri paesi asiatici e dell'Est europeo — hanno comportato anche nel 1965 una rilevante espansione dei traffici marittimi. Ciò trova conferma nella diminuzione del naviglio in disarmo (a fine 1965 0,6 milioni di tsl contro 0,8 milioni di fine 1964) concomitante a un aumento della flotta mondiale di 8,6 milioni di tsl.

Tale situazione ha favorevolmente influito sull'attività cantieristica mondiale: nel 1965 i vari sono saliti a 12,2 milioni di tsl (+ 18,4% sul 1964) e i nuovi ordini a 18,9 milioni di tsl (+ 21,9%), valori entrambi superiori ai rispettivi precedenti massimi.

Per quanto riguarda la composizione degli ordini, la quota delle navi cisterna si è mantenuta come nel 1964 intorno al 45% del totale, dopo aver toccato il 65% nel 1963. Nell'ambito del naviglio da carico secco registrano notevoli aumenti sia le navi per trasporti alla rinfusa (36% sul totale degli ordini) sia le portaminerali. Per il naviglio cisterniero si è raggiunto un volume di commesse inferiore soltanto a quello massimo del 1956 (crisi di Suez) nonostante che i noli per i carichi liquidi siano rimasti in media leggermente al di sotto dei livelli del 1964. È quindi da ritenere che sulla domanda di tale naviglio abbiano continuato a influire in modo determinante sia la diminuzione dei prezzi — in cui si riflette la migliorata produttività dei cantieri e l'accanita concorrenza resa possibile da forme molteplici di sostegno pubblico — sia il maggior rendimento dipendente dalle crescenti dimensioni e dal più spinto grado d'automatizzazione delle moderne navi cisterna.

Sugli ordini di navi da carico secco hanno invece di certo influito anche i livelli dei noli a viaggio e a tempo che sono stati nel 1965, rispettivamente, del 4,5% e del 12,0% superiori a quelli del 1964. Nondimeno, anche in questo settore l'espansione della domanda negli ultimi anni è dipesa dall'andamento decrescente dei prezzi e crescente dei rendimenti delle navi offerte agli armatori.

Il consistente volume di commesse del 1965 ha consentito a quasi tutti i principali paesi costruttori di aumentare il proprio carico di lavoro. Risulta confermata, d'altra parte, la netta prevalenza dei cantieri giapponesi, mentre è invece diminuita o permane stazionaria la parte delle altre principali industrie cantieristiche, eccezione

fatta del Regno Unito, la cui navalmeccanica ha usufruito nel 1965 di particolari agevolazioni creditizie e fiscali. I paesi della CEE, acquisendo nell'insieme soltanto il 15% circa degli ordini mondiali, hanno ancora ridotto la loro partecipazione al carico di lavoro totale, secondo una tendenza emersa sin dal 1957.

È importante comunque rilevare che, malgrado l'incremento del carico di lavoro, permane pur sempre, per l'industria cantieristica mondiale, il problema dell'adeguato utilizzo di una capacità produttiva che si stima attualmente dell'ordine di 16 milioni di tsl ed è destinata ad aumentare a causa dell'incremento di produttività dei cantieri esistenti, dovuto al costante aggiornamento delle tecniche di costruzione, e per l'ingresso sul mercato di nuovi costruttori.

La necessità di consolidare le posizioni raggiunte o di recuperare precedenti livelli o, ancora, il desiderio di paesi nuovi costruttori di inserirsi nel mercato cantieristico, hanno accentuato e pressoché generalizzato gli interventi di pubblico sostegno alle navalmeccaniche nazionali e, al tempo stesso, hanno indotto numerose iniziative di razionalizzazione.

A quest'ultimo riguardo si rileva che a partire dal 1960 sono state effettuate in Francia quattro fusioni tra società di costruzioni navali; ultimamente è stata decisa una concentrazione interessante altri cinque cantieri francesi.

Nel 1965 è stata annunciata la fusione di due importanti aziende navalmeccaniche di Amburgo mentre nei Paesi Bassi due cantieri si sono fusi e tre società del settore si sono associate in un gruppo. Di notevole rilievo le iniziative in corso nel Regno Unito: oltre alla recente concentrazione di tre aziende cantieristiche, è stato da poco pubblicato un ampio rapporto ufficiale che sottolinea l'urgenza di attuare un vasto riassetto del settore su scala nazionale, fondato principalmente su concentrazioni e specializzazioni aziendali.

Assai sintomatico è che a tale processo di razionalizzazione non sia estraneo neanche il Giappone, con iniziative anticipatrici rispetto alla restante industria cantieristica: invero, tre delle principali società navalmeccaniche nipponiche si sono recentemente accordate per unificare l'attività di progettazione del naviglio e per creare su scala mondiale centri comuni di assistenza per le navi costruite nei propri cantieri.

In questo quadro la Commissione della CEE nel corso del 1965 ha proposto, anzitutto, di uniformare i regimi nazionali di aiuti, riconoscendoli necessari per fronteggiare le distorsioni della concorrenza dovute all'azione dei paesi terzi; inoltre essa ha riconosciuto la necessità che sia agevolata nei paesi membri l'esecuzione dei piani di razionalizzazione tenendo conto delle difficoltà di carattere regionale che a tali piani possono essere connesse. Entro la fine del 1966 i paesi membri, in accordo con la CEE, dovrebbero pertanto definire i contributi pubblici comportati dai programmi di risanamento e l'eventuale sostegno aggiuntivo, rispetto alla misura comunitaria prima indicata, di cui necessiterà l'industria navalmeccanica nel periodo di realizzazione dei programmi stessi.

Per quanto riguarda l'industria cantieristica italiana, sono note le difficoltà in cui si dibatte e il rilevante onere che, nella sua attuale struttura, essa comporta per il bilancio dello Stato. Un piano di radicale riassetto è tuttora in corso di esame da parte di un'apposita commissione in seno al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

L'approvazione di tale piano è resa urgente, oltre che dall'ovvio interesse dell'industria navalmeccanica, dal fatto che la politica di aiuti a valere dal 1-1-1967 dovrà

essere definita in accordo con la CEE, sulla base di un programma di risanamento dei cantieri.

Come è noto, il 30 giugno 1964 venne a scadere il regime di agevolazioni fondato sulla legge n. 522 del 1954. Dopo una vacanza legislativa protrattasi per oltre un anno, furono approvati nel 1965 nuovi provvedimenti: a luglio, la legge n. 939, che dispone facilitazioni fiscali per l'attività dei cantieri sia di costruzione che di riparazione navale, e, a novembre, la legge n. 1372, che stanziava contributi per le costruzioni navali limitatamente al periodo 1° luglio 1964-31 dicembre 1966. La portata di quest'ultimo provvedimento è limitata, oltre che per il suo carattere transitorio, per le condizioni poste dalla CEE che, nel consentire tali provvidenze, ha richiesto, tra l'altro, che il contributo integrativo non superi il 15% (in alcuni casi il 18%) del costo di produzione della nave e, per i lavori di riparazione, sia concesso soltanto ove si impieghino oltre 10 t di materiali.

Per quanto riguarda i cantieri del gruppo, l'assenza per oltre un anno di ogni forma di sostegno a favore delle costruzioni navali ha certamente contribuito alla carenza di ordini che ha determinato vuoti di lavoro, in particolare nel primo semestre del 1965. Tra le principali commesse acquisite nell'anno trascorso vanno ricordate due motocisterne, l'una da 75.000 tpl, l'altra da 80.000 tpl; due m/n da carico da 60.000 tpl e una terza da 46.000 tpl; infine, quattro m/n frigorifere da 5.600 tpl e due traghetti da 7.500 tsl tipo « Canguro ».

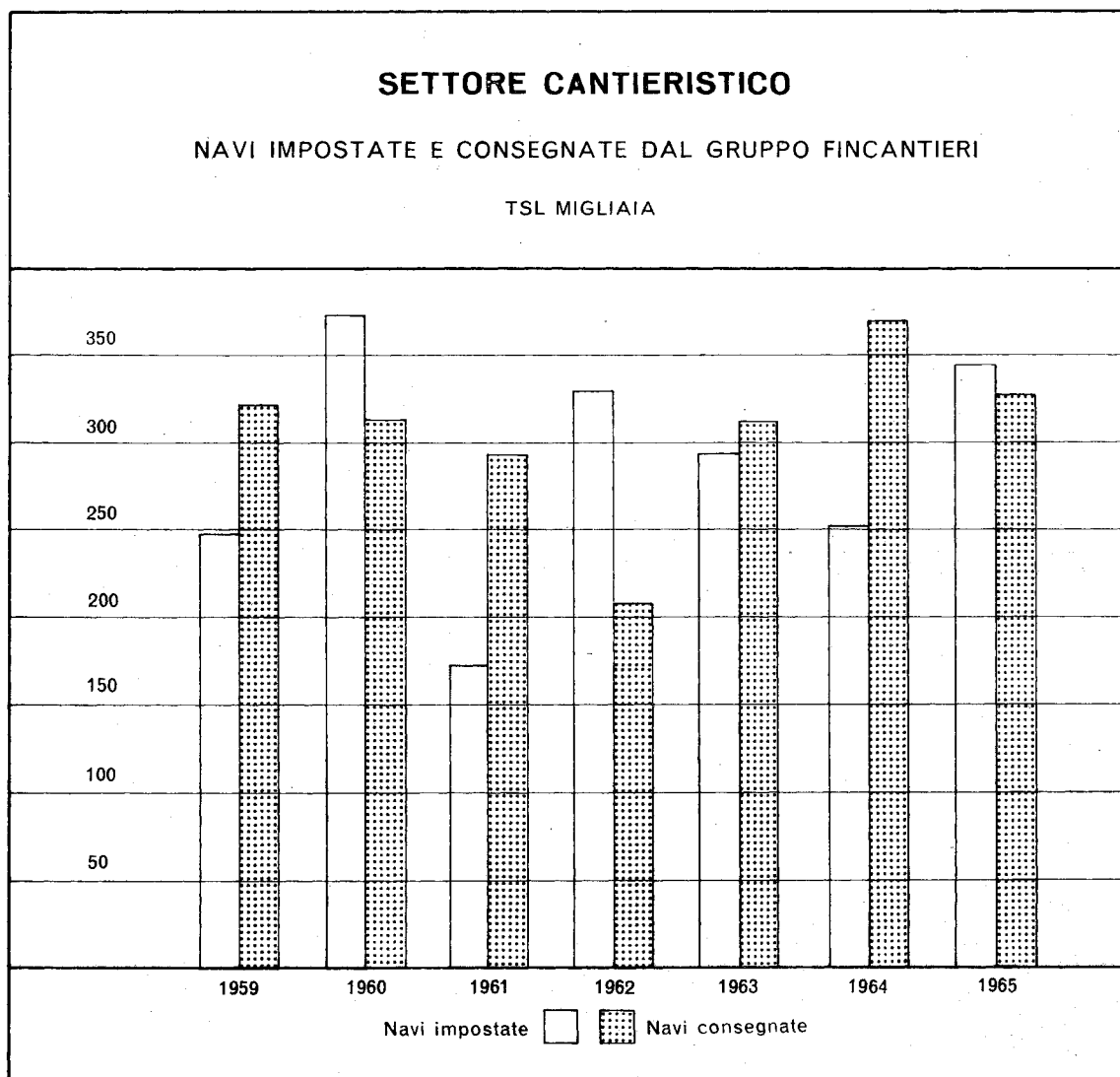
Tabella n. 9 - Impostazioni, vari e consegne di navi mercantili nei cantieri navali del gruppo nel 1964 e 1965

	1964		1965	
	n.	tsl migliaia	n.	tsl migliaia
<i>a) Unità impostate</i>				
Ansaldo	6	111,9	6	181,9
CRDA	4	109,0	5	144,0
Navalmeccanica	3	32,3	5	17,7
<i>Totale</i>	13	253,2	16	343,6
<i>b) Unità varate</i>				
Ansaldo	8	150,6	6	172,1
CRDA	6	113,1	5	144,0
Navalmeccanica	1	22,0	6	33,7
<i>Totale</i>	15	285,7	17	349,8
<i>c) Unità consegnate</i>				
Ansaldo	10	201,7	8	183,1
CRDA	4	124,4	7	130,7
Navalmeccanica	2	44,0	2	15,0
<i>Totale</i>	16	370,1	17	328,8

Per limitare le conseguenze negative di una scarsa utilizzazione degli impianti e delle maestranze, la *Fincantieri* nel corso del 1965 ha nuovamente deciso la costruzione in « conto proprio » di tre navi tipizzate da circa 24.000 tpl, in base al progetto del *Centro per gli studi di tecnica navale* CETENA: tali unità, come le precedenti otto dello stesso tipo costruite nel 1963-64, sono già state vendute, una all'armamento nazionale e due alla Polonia. In base a tale positiva esperienza, e data l'esigenza di sostenere l'attività produttiva dei cantieri, si è autorizzato agli inizi del 1966 di impostare sugli scali altre tre navi con le medesime caratteristiche e modalità; una di esse è stata acquistata da un armatore italiano, mentre le due rimanenti sono state vendute alla Jugoslavia.

L'attività svolta dai cantieri del gruppo nell'anno trascorso è riepilogata nella tabella n. 9 che consente anche un confronto con il 1964.

I dati mettono in evidenza una diminuzione, nel 1965, delle consegne di naviglio; i vari e le impostazioni segnano invece un aumento, rispettivamente, del 22% e del 36%. Nel complesso, l'attività produttiva nei cantieri di costruzione, misurata in ore di manodopera diretta, denuncia nel 1965 una leggera flessione rispetto all'anno precedente.



Presso l'*Ansaldo*, sono state varate, per conto di armatori italiani, due m/c da 80.000 tpi e la m/n « Ambronia » da 44.600 tpi per il trasporto di minerali o di prodotti petroliferi liquidi; inoltre si è effettuato il varo di tre m/n tipizzate da 24.000 tpi circa, vendute all'armamento nazionale. Le consegne effettuate nell'anno includono la t/n passeggeri « Michelangelo » da 45.900 tsl per la società *Italia*; la m/c « Raphael », da 48.000 tpi, sesta ed ultima della serie costruita per la *Sudoimport* di Mosca; due m/n da carico da 44.600 tpi, l'« Aspra » e l'« Ambronia », per un gruppo armatoriale di Palermo; due m/n da carico tipizzate da 24.000 tpi per una società triestina.

I CRDA-Cantieri Riuniti dell'Adriatico hanno varato tre m/n tipizzate da 24.000 tpi e due m/c da 80.000 tpi, di cui una per conto di un'armatore estero. Inoltre, sono state consegnate la t/n passeggeri « Raffaello » da 45.900 tsl alla società *Italia* e la t/n passeggeri « Oceanic » da 39.200 tsl alla *Home Lines Inc.* (Panama); due m/n tipizzate da 24.000 tpi alla società *Fermar* di Trieste; tre navi traghetto da 4.500 tsl ciascuna all'*Ente Ellenico per il Turismo*.

La *Navalmecanica* ha varato e consegnato le navi traghetto « Canguro Azzurro » e « Canguro Rosso », da 7.500 tsl, rispettivamente destinate alle linee per la Sicilia e per la Sardegna; inoltre è stato effettuato il varo di una m/n tipizzata da 24.000 tpi, costruita per una società armatrice di Palermo. Infine, va fatta menzione dell'impostazione, per conto della *Marina Militare Italiana*, dell'incrociatore « Vittorio Veneto » da 8.000 tds.

Gli ordini in portafoglio presso i cantieri del gruppo erano costituiti, alla fine del 1965, da 30 navi per 728.880 tsl distribuite per società come segue:

Ansaldo	13 navi per 361.680 tsl
CRDA	10 navi per 335.000 tsl
Navalmecanica	7 navi per 32.200 tsl

Tale carico di lavoro è successivamente aumentato essendo affluiti ai cantieri del gruppo consistenti nuovi ordini nei primi mesi del 1966. Essi hanno riguardato: cinque navi traghetto da 2.330 tpi per una società italiana, sei navi da carico da circa 13.500 tpi commesse da una compagnia peruviana, quattro navi di linea da carico da 7.500 tpi per la Jugoslavia, tre motocisterne da 81.000 tpi per un gruppo armatoriale nazionale e tre navi metaniere da 40.000 mc per una importante società petrolifera. Quest'ultimo ordine riguarda un tipo di costruzione del tutto nuovo; finora in Europa sono state costruite, da cantieri britannici e francesi, soltanto tre navi metaniere di dimensioni ridotte e concezione tecnica diversa da quella adottata per le unità ordinate al gruppo. Inoltre, come già detto, è stata autorizzata la costruzione in « conto proprio » di tre m/n tipizzate per trasporto di carichi alla rinfusa da circa 24.000 tpi.

Nell'insieme tale carico di lavoro consentirà una soddisfacente utilizzazione della manodopera dei cantieri, pienamente sino a quasi tutto il 1967 e in buona parte anche oltre.

Va al riguardo rilevato che, con l'acquisizione degli ordini sopradescritti, si è praticamente già impegnata la totalità dei contributi stanziati dalla legge n. 1372 del 1965, per cui si rende urgente un adeguato stanziamento integrativo.

Per il 1965 gli ordini e il fatturato delle aziende del gruppo, confrontati con quelli del 1964, risultano dalle tabelle n. 10 e n. 11.

Tabella n. 10 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Costruzioni navali (a)	66,2	64,8	15,4	7,0	81,6	71,8
Riparazioni navali	7,0	10,0	6,4	11,8	13,4	21,8
Lavorazioni non navali	21,7	25,6	2,0	11,4	23,7	37,0
Totale	94,9	100,4	23,8	30,2	118,7	130,6

(a) I dati del 1964 sono stati rettificati rispetto a quelli pubblicati nella precedente relazione.

Nell'insieme, si è avuto un leggero aumento degli ordini complessivi, malgrado la flessione nelle costruzioni navali. Per le aziende di riparazione va in particolare sottolineato l'incremento nelle commesse da armatori esteri, ottenuto in una situazione di acuita concorrenza, soprattutto nel bacino mediterraneo. Gli stabilimenti meccanici a loro volta si sono giovati soprattutto di ordini per la costruzione di impianti industriali per l'estero oltre che della ripresa della domanda nazionale di centrali termoelettriche che segue la stasi del biennio precedente.

Per quanto riguarda il fatturato, esso risulta nel complesso diminuito del 6%. Tale flessione risulta leggermente superiore per i cantieri di costruzione (-7%). Per le aziende di riparazione navale, invece, grazie al generale aumento della domanda e a circostanze che hanno tenuto fuori mercato cantieri concorrenti, il fatturato segna un incremento del 15% rispetto a quello dell'anno precedente e si è accompagnato a un miglioramento dei risultati economici. Va rilevata, in particolare, la graduale affermazione sul mercato degli *Stabilimenti Navali di Taranto*, entrati nel 1960 a far parte del gruppo in situazione di grave dissesto.

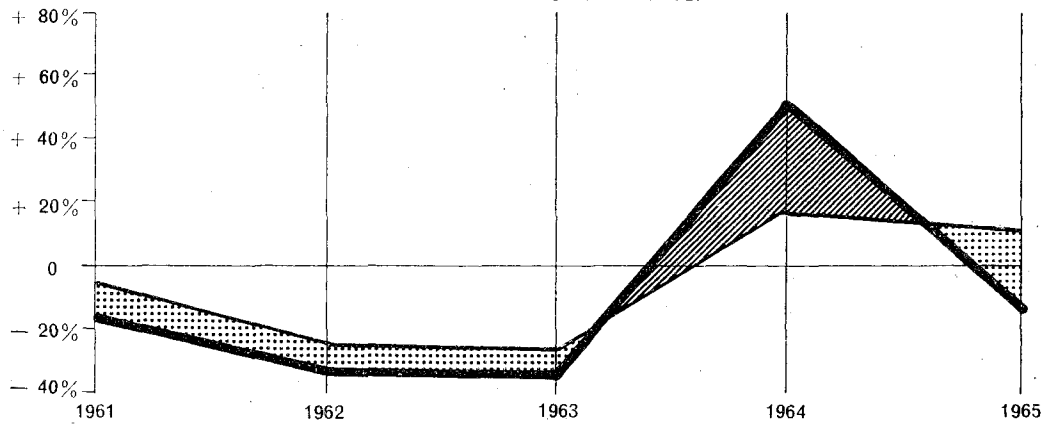
Tabella n. 11 - Fatturato delle aziende Fincantieri negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Costruzioni navali	66,2	68,0	31,2	22,6	97,4	90,6
Riparazioni navali	7,7	7,2	6,1	8,7	13,8	15,9
Lavorazioni non navali	33,4	23,5	3,3	9,3	36,7	32,8
Totale	107,3	98,7	40,6	40,6	147,9	139,3

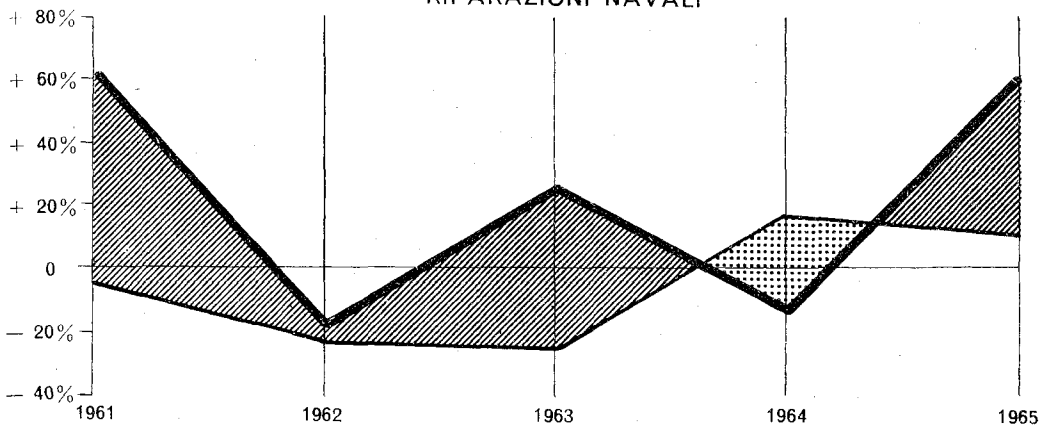
SETTORE CANTIERISTICO

ORDINI ASSUNTI PER I SINGOLI RAMI
(CONFRONTO CON L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DEL SETTORE)

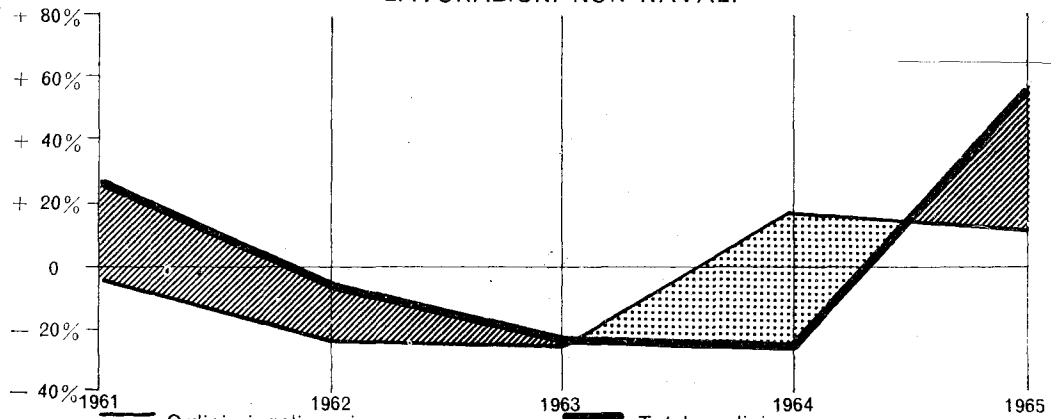
COSTRUZIONI NAVALI



RIPARAZIONI NAVALI



LAVORAZIONI NON NAVALI



Ordini singoli rami



Totale ordini



Espansione più rapida degli ordini totali



Espansione meno rapida degli ordini totali

Nel ramo delle lavorazioni non navali il fatturato è diminuito dell'11% circa e l'attività svolta è stata insoddisfacente, soprattutto per quanto tocca le produzioni di impianti industriali e di centrali elettriche, data la scarsità di ordini registrata negli esercizi precedenti.

Vanno in particolare segnalate, presso lo *Stabilimento Meccanico Ansaldo*, la cui attività si è notevolmente contratta rispetto al 1964, la produzione di 7 apparati motori Diesel per complessivi 100.800 HP e la costruzione di 2 turbine, della potenza complessiva di 325 mila kW, per le centrali termoelettriche del Bastardo e di Turbigio Levante. Il CMI ha prodotto manufatti per circa 5.000 t, segnando pertanto una sensibile diminuzione rispetto all'esercizio precedente, dovuta alla caduta di ordini da parte dell'industria siderurgica. L'attività della *Fabbrica Macchine S. Andrea*, la cui produzione di motori marini è assorbita in assoluta prevalenza dai cantieri del gruppo, si è mantenuta sui livelli dello scorso esercizio.

A fine 1965 il personale delle società del gruppo *Fincantieri* era di 27.261 unità, inferiore di 1.473 unità rispetto all'anno precedente. La riduzione è in prevalenza da imputarsi, come per gli scorsi esercizi, a dimissioni volontarie e a cessazioni del rapporto di lavoro per raggiunti limiti di età.

Nel quadro delle iniziative di ristrutturazione a suo tempo decise va rilevato, per quanto riguarda le società minori del gruppo, che nel 1965 la nuova società *Cantiere Navale L. Orlando* ha concluso il primo esercizio di attività; malgrado le difficoltà del mercato si è riusciti ad assicurare a tale centro un carico di lavoro, sia pure ai prezzi imposti dalla concorrenza, tale da impegnare la capacità produttiva almeno fino a tutto il primo semestre del 1968. La *Ansaldo Lips*, costruttrice di eliche marine, ha avviato la produzione nel secondo semestre dell'anno trascorso.

La *Industria Triestina Gas*, che ha di recente assorbito la *Gas Compressi*, ha portato a termine il primo anno di attività; lo sviluppo produttivo è stato soddisfacente consentendo, malgrado i notevoli costi di avviamento, di chiudere l'esercizio con un leggero margine di utile.

Si sono invece decise la cessazione dell'attività della società *Ossinitrica*, essendo venute meno le sue finalità, e la messa in liquidazione dell'*Ansaldo Coke*, data l'impossibilità di procedere a un suo valido riassetto. Il personale dimesso dalle due società è previsto venga riassorbito dall'*Ansaldo*.

Gli investimenti in impianti effettuati dal gruppo *Fincantieri* nel 1965, al lordo di disinvestimenti e alienazioni, sono assommati a 4,7 miliardi di lire; in parte essi riguardano opere relative al vasto piano di riassetto, delineato nella prima parte della presente relazione.

Nel trascorso esercizio l'*Ansaldo* ha eseguito opere di sistemazione presso il cantiere di Sestri e, nel quadro del piano prima richiamato, ha completato l'ammmodernamento della sezione caldareria e dato inizio ai lavori di rinnovo del reparto grande meccanica dello stabilimento meccanico; infine, ha proseguito il programma di riassetto dello stabilimento del CMI.

Per i CRDA va segnalata la sistemazione a magazzino generale dell'edificio ex OET e l'installazione di nuovo macchinario presso il cantiere di Monfalcone. Va inoltre sottolineato che presso tale centro è stata avviata, sul finire dell'anno, l'esecuzione del programma, di grande importanza nell'ambito del piano di riassetto e ammodernamento della navalmeccanica del gruppo, imperniato sulla realizzazione di un grande scalo bacino, per la costruzione di navi fino a 200 mila tpl. Infine, nella *Fabbrica Macchine S. Andrea* è stata tra l'altro sistemata la grande alesatrice a montante mobile e si sono ultimati i lavori dell'impianto per la produzione del vapore per prove motori.

Il risultato economico del gruppo nel 1965 registra una pesante perdita. Su di essa hanno inciso, nel settore delle costruzioni navali, le commesse che si sono dovute assumere a prezzi non solo molto bassi ma anche bloccati, il che non ha permesso di recuperare gli aumenti di costo successivamente intervenuti; d'altra parte, nel settore delle produzioni meccaniche non navali il peggioramento è soprattutto dovuto agli scarsi ordini in precedenza affluiti dal settore elettrico e, in generale, alla flessione della domanda di beni strumentali.

Al tempo stesso il risultato denunciato riflette le note debolezze strutturali la cui completa soluzione dipende attualmente dall'esecuzione del piano di riassetto che deve essere approvato dal Governo.

Settore telefonico

Nel corso del 1965 è stato possibile avviare il processo di riassetto organizzativo del settore, a seguito della concentrazione delle cinque concessionarie in un'unica società operativa, la SIP-*Società Italiana per l'Esercizio Telefonico p. a.*, e dell'assunzione del controllo, da parte della capogruppo STET delle due società *Italcable* e *Telespazio* operanti nel campo delle telecomunicazioni internazionali. L'entrata nel gruppo di queste società è avvenuta a seguito della fusione, nell'ottobre 1965, delle controllate *Sarca Molveno* e *Italtel* con la *Italcable*; quest'ultima, infatti, possedeva, al pari della STET, un terzo del capitale della *Telespazio*. In tal modo i servizi nazionali ed internazionali in concessione interessanti l'Italia sono stati riuniti sotto un'unica guida; mentre i servizi interurbani tra capoluoghi di compartimento, insieme alla maggior parte dei collegamenti internazionali europei, continuano ad essere assicurati dall'*Azienda di Stato per i Servizi Telefonici*.

La controllata *Trentina di Elettricità* è stata incorporata nella SETA che, oltre a svolgere la precedente attività di recupero dei cavi telefonici, provvederà alla costruzione di una rete telefonica di 1.660 km lungo le autostrade del gruppo IRI. Si è così completata l'opera di sistemazione di quelle società ex-elettriche, i cui indennizzi era stato deciso di fare affluire al settore telefonico.

Resta da segnalare che, nel quadro della riorganizzazione dell'attività del gruppo ed in vista di un crescente impegno nel campo della ricerca, il centro studi e laboratori della STIPEL è stato costituito in società per azioni con il nome di *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni-CSELT*.

Nel corso del 1965 il servizio telefonico in concessione ha registrato gli sviluppi indicati nella tabella n. 12.

Lo sviluppo dei servizi è stato influenzato nel corso del primo semestre da un certo rallentamento dei saggi di incremento, come riflesso della situazione congiunturale; nondimeno la ripresa verificatasi nel secondo semestre e l'esistenza di domande di allacciamento giacenti hanno mantenuto nel 1965 gli incrementi di utenza superiori, in valore assoluto, a quelli del precedente esercizio, anche se percentualmente inferiori a seguito dell'allargamento della base di riferimento. Inferiori a quelli del 1964, in valore assoluto e percentuale, sono risultati invece gli incrementi del traffico extraurbano.

Tabella n. 12 - Espansione del servizio telefonico nel 1965

	Abbonati (migliaia)	Apparecchi (migliaia)	Traffico extraurbano (a)	
			Totale	in teleselezione
	(milioni di unità di servizio)			
Consistenze a fine 1965	4.540	5.982		
Volume annuo 1965			697,9	515,3
<i>Incrementi annui</i>				
1964	301	425 (b)	58	63
in %	7,7	8,4	9,9	16,1
1965	320	452	55	59
in %	7,6	8,2	8,5	12,8

(a) La riforma tariffaria entrata in vigore il 1° agosto 1965 ha portato all'adozione dell'unità teorica convenzionale teleselettiva di 140 secondi in luogo di quella precedente di 120. Ai fini del raffronto con il 1964 il volume di traffico del 1965, pari rispettivamente, per le comunicazioni extraurbane e quelle teleselettive, a 675,5 e a 492,4 milioni di unità — in parte di 140 secondi — è stato ricalcolato interamente sulla base della precedente unità convenzionale.

(b) Incremento effettivo, inferiore di 46.000 unità a quello statistico a causa della contabilizzazione, in base a criteri unificati per le cinque zone telefoniche, di apparecchi in precedenza non figuranti tra quelli derivati.

Con gli sviluppi descritti, il numero di apparecchi per 100 abitanti è salito da 10,5 a fine 1964 a 11,3 a fine 1965; pertanto, come risulta dalla tabella n. 13, ci si è avvicinati ulteriormente alla media degli altri paesi della CEE (pari a 13,5 a fine 1964, ultimo anno per cui sono disponibili rilevazioni statistiche ufficiali). Tale graduale allineamento è di tanto maggior rilievo ove si consideri che il reddito pro capite nel complesso di questi paesi è ancora pressoché doppio di quello italiano.

Tabella n. 13 - Densità telefonica italiana e degli altri paesi della CEE a fine 1958 e 1964

Paesi	Numero di apparecchi per 100 abitanti		Incremento %
	1958	1964	
Paesi Bassi	12,4	17,8	+ 43,5
Belgio	11,4	15,6	+ 36,8
Germania R. F.	9,3	13,9	+ 49,5
Francia	8,3	11,7	+ 41,0
Media CEE (Italia esclusa)	9,4	13,5	+ 43,6
Italia	6,3	10,5	+ 66,7

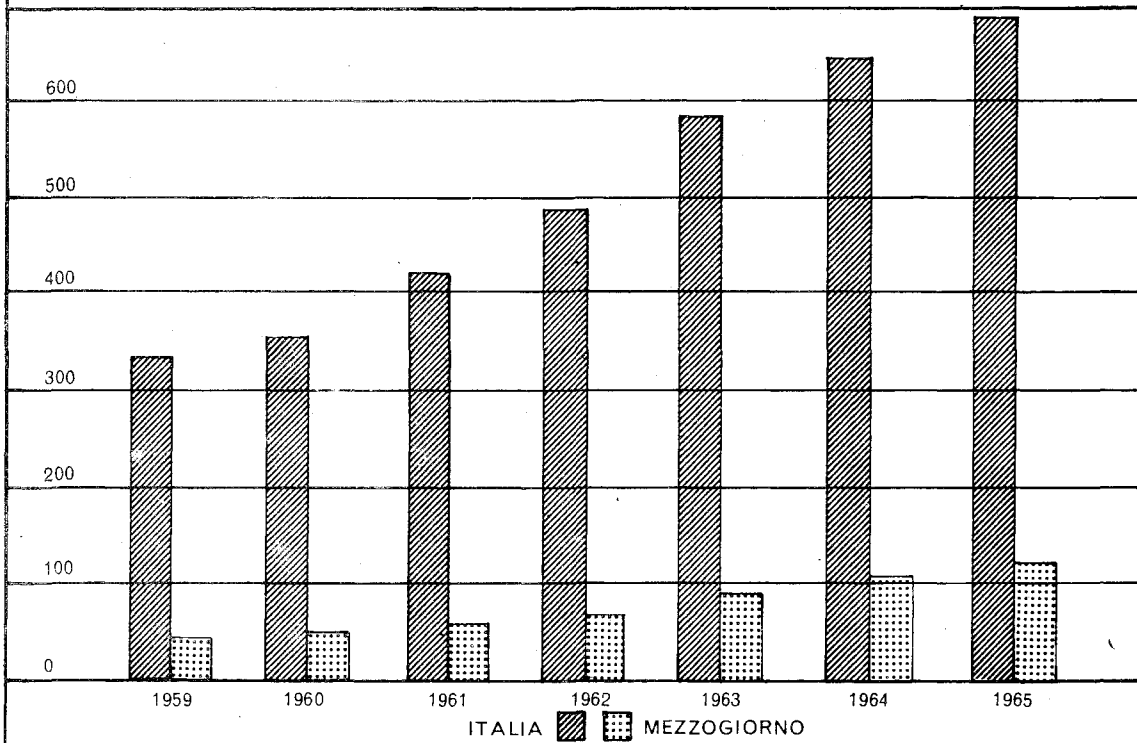
Anche nel 1965 l'espansione registrata dal servizio non si è limitata alle grandi città. Nello scorso anno oltre 290 nuove località sono state allacciate alla rete telefonica nazionale; il numero di centri dotati di telefono è quindi salito a 27.950 e comprende, oltre ai comuni (tutti allacciati alla rete telefonica sin dal 1953), circa 19.900 frazioni e località minori.

SETTORE TELEFONICO

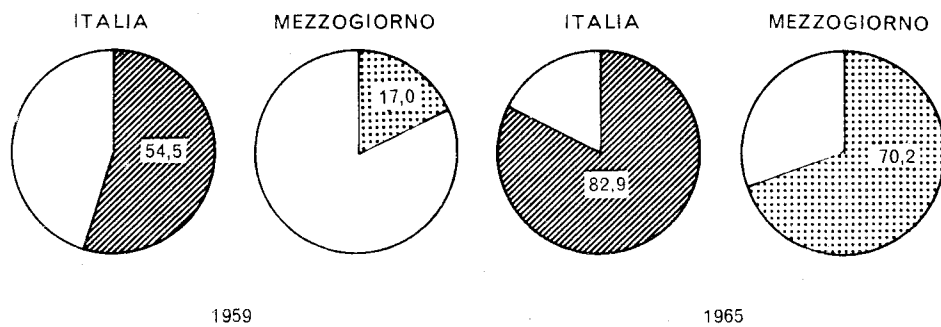
ESPANSIONE DEL SERVIZIO TELEFONICO 1959-65

milioni di unità di servizio

TRAFFICO EXTRAURBANO



% IN TELESELEZIONE



È proseguita l'attività volta a migliorare la qualità del servizio, mediante la sostituzione di centrali manuali e semiautomatiche con centrali automatiche. L'indice di automatizzazione del servizio urbano (apparecchi automatici ogni 100 apparecchi in servizio) è passato da 96,9 a fine 1964 a 97,3 a fine 1965, il che pone l'Italia al sesto posto nella graduatoria mondiale. Nel settore extraurbano, la percentuale delle unità di comunicazione sociali svoltesi in teleselezione è salito dall'80,1% all'82,7%. Questa proporzione deve giudicarsi relativamente elevata tenendo presente che, anche in caso di completa automatizzazione del servizio, non potrebbe raggiungersi il 100%, ostando il necessario intervento delle operatrici nelle comunicazioni che fanno capo ai posti telefonici pubblici e il desiderio degli utenti di non servirsi sempre della teleselezione.

La concessionaria SIP ha fatto fronte ai descritti sviluppi dell'utenza e del traffico con l'espansione degli impianti illustrata nella tabella n. 14.

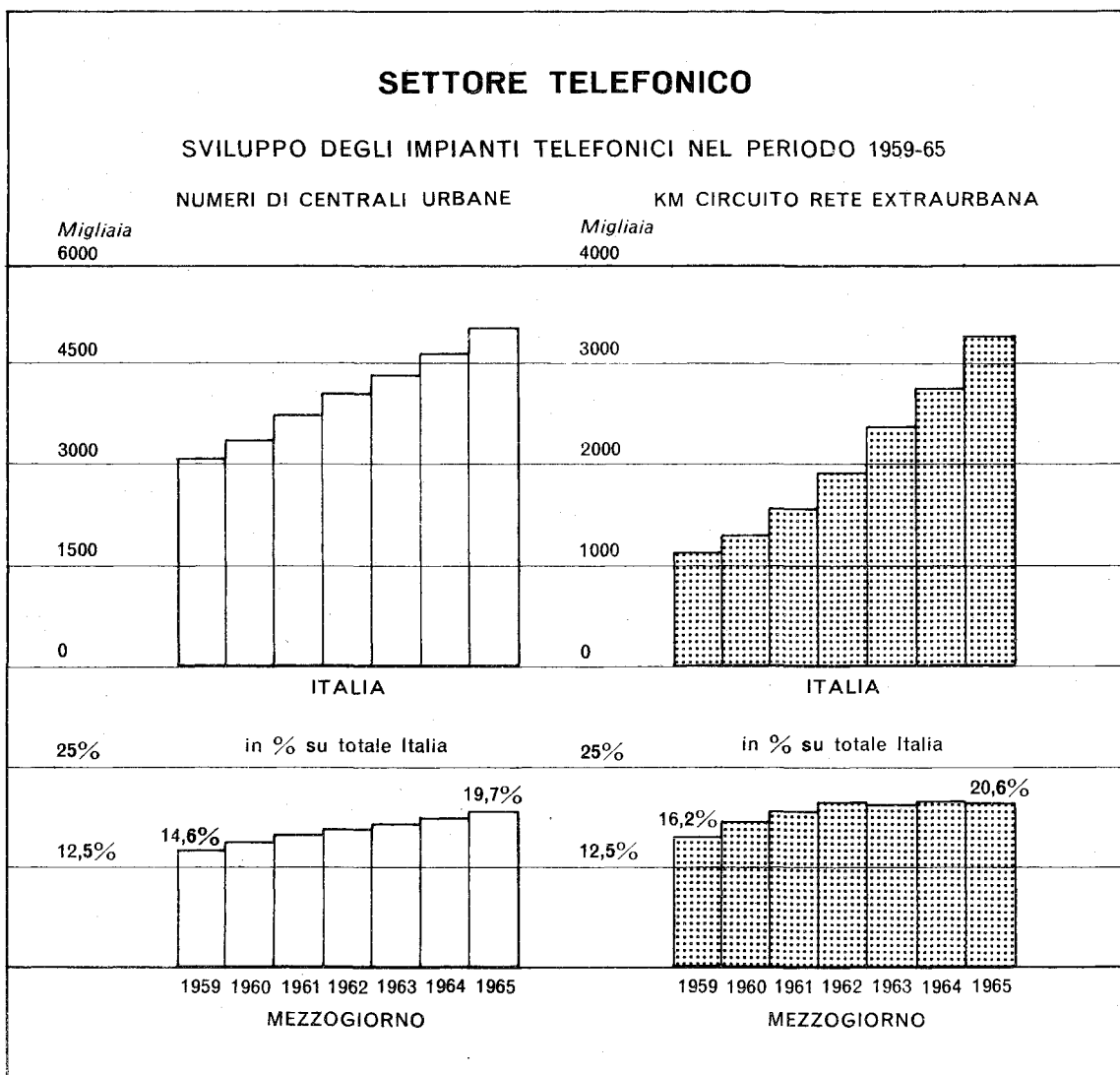


Tabella n. 14 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1965

	Consistenza al 31-12-1965	Incrementi annui			
		1964		1965	
		assoluti	%	assoluti	%
Numeri di centrali urbane (migliaia)	5.015	336	7,8	378	8,1
km c.to di reti urbane (migliaia)	10.238	711	8,5	1.126	12,4
km c.to di rete extraurbana (migliaia)	3.237	423	18,2	483	17,6

L'aumento dei numeri di centrale, maggiore di quello dei nuovi abbonati, ha permesso di ampliare i margini di riserva che sono passati, nella media nazionale, dal 10% all'11%. Tale valore è assai prossimo a quello dell'11,5% considerato soddisfacente, dato il tipo e la distribuzione territoriale dell'utenza italiana; esso supera inoltre di circa il 35% quello del 1958, primo anno di gestione nell'ambito del gruppo dell'intero sistema telefonico nazionale in concessione.

L'elevato sviluppo delle reti urbane è da attribuirsi all'estendersi degli agglomerati urbani, alla sistemazione delle reti minori e alla creazione di nuove reti.

Le opere realizzate nel 1965 hanno richiesto un investimento complessivo di L. miliardi 133,7, ripartito tra le varie zone nella misura indicata dalla tabella n. 15.

Tabella n. 15 - Investimenti in impianti telefonici nel 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	1964	1965
I zona (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta)	29,4	39,5
II zona (Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia)	10,0	14,6
III zona (Emilia, Marche, Umbria, Abruzzi, Molise)	10,8	13,3
IV zona (Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna)	24,5	35,9
V zona (Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia)	21,6	30,4
Totale	96,3	133,7 (a)

(a) Tale dato non corrisponde a quello indicato nella tabella II (vedi pag. 38) in quanto non comprende gli investimenti delle società minori del settore e delle aziende operanti nel campo delle comunicazioni internazionali.

Nel 1965 gli investimenti della SIP nel Mezzogiorno hanno raggiunto i 39 miliardi consentendo uno sviluppo dell'utenza e del traffico assai più elevati che nel Centro Nord, come risulta dalla tabella n. 16.

Tabella n. 16 - Incremento dei servizi e degli impianti telefonici nel Centro-Nord e nel Mezzogiorno nel 1965

	Incrementi % nel 1965	
	Centro-Nord	Mezzogiorno
Abbonati	6,4	13,0
Apparecchi in servizio	7,0	13,8
Traffico extraurbano	6,8	17,0
Numeri di centrale	6,7	14,5
km c.to di reti urbane	11,0	18,3
km c.to di rete extraurbana	17,8	16,7

Nel Mezzogiorno si è pertanto avuto un aumento di 99,6 mila abbonati e 132 mila apparecchi; il traffico extraurbano ha superato i 121 milioni di unità, con un incremento di 18 milioni sul 1964.

Per quanto riguarda gli impianti, sono stati installati 125 mila nuovi numeri di centrale, mentre le reti urbane e quella extraurbana sono aumentate, rispettivamente, di 312 mila e di 95 mila km c.to. In conseguenza la densità telefonica del Mezzogiorno è passata dal 45,4% al 47,8% di quella nazionale.

Particolare cura è stata posta nel soddisfare le esigenze delle « aree » e dei « nuclei » di sviluppo industriale.

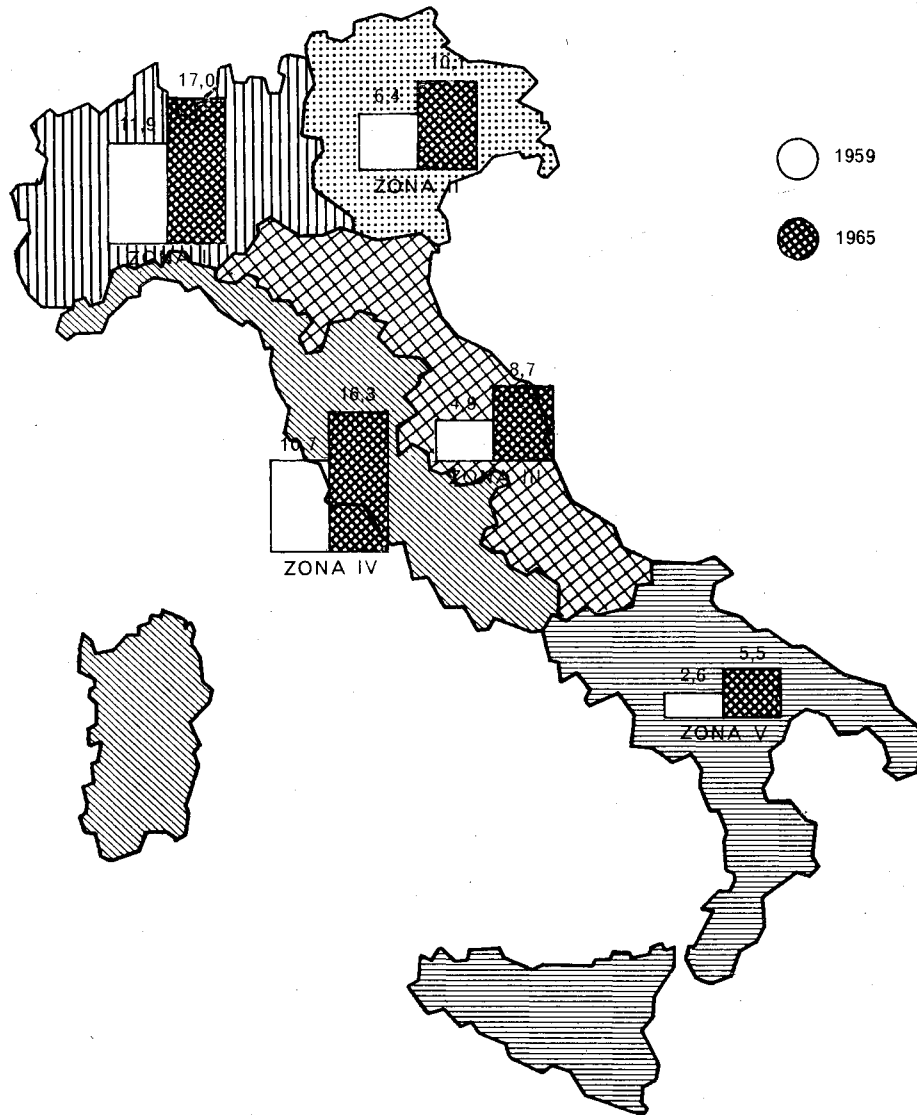
Sull'andamento dell'esercizio ha influito positivamente, oltre all'espansione dell'utenza, l'aumento delle tariffe telefoniche in vigore dal maggio 1964, mentre relativamente contenuto è risultato l'incremento degli introiti del traffico extraurbano, specie nel corso del primo semestre. I ricavi complessivi — compresi gli introiti finanziari — hanno raggiunto i 291 miliardi, con un aumento del 10% circa sul 1964. È da rilevare che gli effetti positivi dell'aumento tariffario sono stati in gran parte annullati dai maggiori oneri conseguenti al rinnovo del contratto nazionale di lavoro. Le spese complessive hanno registrato un aumento di circa 27 miliardi, pari all'11%. Per circa il 60% tale incremento è imputabile agli oneri per il personale, che nel 1965 hanno denunciato un incremento del 15%.

L'esercizio trascorso ha d'altra parte favorevolmente risentito del miglioramento degli indici di produttività: nel corso del 1965 il numero di abbonati per addetto è passato da 100 a 103 e quello delle unità di comunicazione extraurbane da 15,6 a 16,3 migliaia; si è inoltre intensificata la ricerca di materiali e apparecchiature di manutenzione meno onerosi, mentre, sul piano organizzativo, si è esteso l'impiego di nuovi mezzi, quali i calcolatori elettronici, che consentono un più rapido espletamento delle procedure amministrative.

Nel corso dell'esercizio il personale è passato da 42.402 unità a 44.115 unità, con un aumento di 1.713, pari al 4%. Il più contenuto incremento del personale rispetto a quello dell'utenza e del servizio e il correlato aumento della produttività è attribuibile a una più razionale utilizzazione, consentita dall'opera di addestramento e

SETTORE TELEFONICO

NUMERO DI APPARECCHI IN SERVIZIO PER 100 ABITANTI



qualificazione, perseguita anche con l'organizzazione di 49 corsi per nuovi assunti e 84 corsi di aggiornamento.

A seguito dell'automatizzazione del servizio extraurbano, che comporta un minore impiego di personale di commutazione, l'incidenza dei telefonisti sul personale totale della società è andata diminuendo, mentre si è accresciuta quella degli operai, a seguito del notevole potenziamento degli impianti.

Per il decorso esercizio la SIP ha distribuito un dividendo pari al 7%; tra le società collegate, la SEAT ha distribuito un dividendo del 7,5%, la SETA del 7% e la SAIAT del 4,5%. La STET distribuirà presumibilmente un dividendo del 7,5%, pari a quello del precedente esercizio.

Nel corso dell'anno sono stati definiti con l'Amministrazione PP.TT. i compensi e le modalità per le prestazioni della concessionaria nella gestione del servizio telegrafico; le soluzioni adottate saranno oggetto di una convenzione con il Ministero. A partire dal 1° agosto è entrata in vigore la nuova struttura tariffaria interurbana, basata sul criterio della misurazione delle distanze in linea d'aria e sull'adozione per il traffico teleselettivo di un'unità convenzionale di 140" in luogo di quella da 120", con conseguente riduzione effettiva delle tariffe.

Nel settore delle telecomunicazioni operano, come detto, due società del gruppo: la *Italcable*, che gestisce in regime di concessione o di autorizzazione servizi internazionali, cablografici, telegrafici, telefonici, telex e di trasmissione delle immagini per cavo sottomarino e via radio e svolge inoltre servizi telegrafici lampo per l'interno; e la *Telespazio*, che partecipa per l'Italia al Consorzio internazionale per le comunicazioni tramite satelliti.

Nel corso dell'esercizio il capitale della *Italcable* è stato aumentato da 5,6 a 13 miliardi per incorporazione della *Sarca Molveno* e della *Italtel*, il che ha consentito alla STET di assumere il controllo della società, al cui capitale partecipa per il 60,1%. La gestione della società, chiusasi in perdita nell'esercizio trascorso, risente dell'inadeguatezza delle tariffe terminali italiane (bloccate al livello del 1949) e della mancanza di uno stabile regime di concessione. L'ottenimento di regolari concessioni da parte delle competenti autorità italiane ed estere è il presupposto necessario per sviluppare l'attività lungo nuove direttrici di traffico, alla cui individuazione è stata posta particolare cura nel corso del 1965.

La società *Telespazio*, attraverso la stazione del Fucino, ha iniziato la propria attività di esercizio nel giugno 1965 in connessione con il lancio del satellite internazionale « *Early Bird* ».

La qualità del servizio, espletato unitamente alle altre tre stazioni europee, è ritenuta ottima dagli utilizzatori, tra cui la *Italcable*. Mentre l'attività svolta ha tuttora carattere prevalentemente sperimentale, le prospettive del servizio, per ora configurabili solo sotto il profilo tecnico, appaiono favorevoli.

Settore trasporti marittimi

Nel corso del 1965, la consistenza e la composizione della flotta impiegata dalle compagnie di navigazione del gruppo *Finmare* hanno registrato le seguenti variazioni:

- entrata in servizio delle due t/n Michelangelo e Raffaello (di circa 46.000 tsl ciascuna) sulla linea del Nord America, in sostituzione delle vecchie m/n Saturnia (24.346 tsl) e Vulcania (24.496 tsl);
- immissione sul collegamento con le Tremiti della nuova m/n Daunia (822 tsl), in sostituzione della noleggiata Pola (451 tsl);
- noleggio della m/n Ut Prosperatis (3.578 tsl), adibita alla linea commerciale per l'Africa Orientale al posto del piroscafo Timavo (1.890 tsl).

Pertanto, alla fine del 1965, la flotta *Finmare* era costituita da 88 navi in proprietà (691.933 tsl) e da 4 unità (8.146 tsl) tenute continuativamente a noleggio. La ripartizione per società e tipo di nave è indicata nella tabella n. 17.

A seguito delle suddette variazioni, l'età media del naviglio in proprietà è scesa a 10,7 anni. Nella tabella n. 18 è esposta in dettaglio la ripartizione della flotta per classi di età.

La partecipazione della *Finmare* alla flotta italiana — considerando il naviglio a propulsione meccanica di oltre 100 tsl — è leggermente diminuita sia nella categoria delle navi da passeggeri e miste, di cui a fine 1965 rappresentava il 63,6%, sia in quella da carico secco, di cui costituiva il 7,3% alla stessa data.

Sul mercato internazionale dei carichi secchi, si è registrato, nel 1965, un nuovo rialzo dei noli sia a viaggio (+ 4,5%) che a tempo (+ 12,0%)(1); esso è dovuto al cospicuo sviluppo della domanda che ha assorbito agevolmente la capacità di trasporto aggiuntiva, costituita da navi di nuova costruzione e, inoltre, da unità rientranti dal disarmo (ridotto oramai a entità insignificanti) e da un ulteriore contingente di navi-cisterna utilizzato per i traffici granari.

Nei servizi di linea, i più limitati aumenti tariffari sono in molti casi rimasti inferiori al contemporaneo incremento dei costi di gestione. A tale incremento contribuisce anche la lentezza dei cicli operativi dovuta congiuntamente al congestionamento

(1) Indici *Norwegian Shipping News*.

di molti porti e alle caratteristiche dei carichi che ostacolano un acceleramento delle operazioni di trasbordo. Sono, al riguardo, seguite con grande interesse le prime iniziative attuate e le sperimentazioni in corso di nuove tecniche di trasporto (navi porta-contenitori, porta-chiatte, porta-autotreni, ecc.), che consentono un più celere ed economico maneggio dei carichi.

Il trasporto marittimo di passeggeri ha continuato a subire, specie sulle lunghe distanze, la incalzante concorrenza dell'aereo.

Tabella n. 17 - Consistenza al 31 dicembre 1965 della flotta impiegata dal gruppo Finmare

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco		Totale	
	n.	tsl	n.	tsl	n.	tsl
Navi di proprietà sociale						
ITALIA	9	248.458	8	60.114	17	308.572
LLOYD TRIESTINO	6	102.074	19	110.872	25	212.946
ADRIATICA	13	67.042	5	11.190	18	78.232
TIRRENIA	24	81.977	4	10.206	28	92.183
	52	499.551	36	192.382	88	691.933
Navi tenute a noleggio continuativamente						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.578	1	3.578
TIRRENIA	1	298	2	4.270	3	4.568
	1	298	3	7.848	4	8.146
<i>Totale navi impiegate</i>	53	499.849	39	200.230	92	700.079

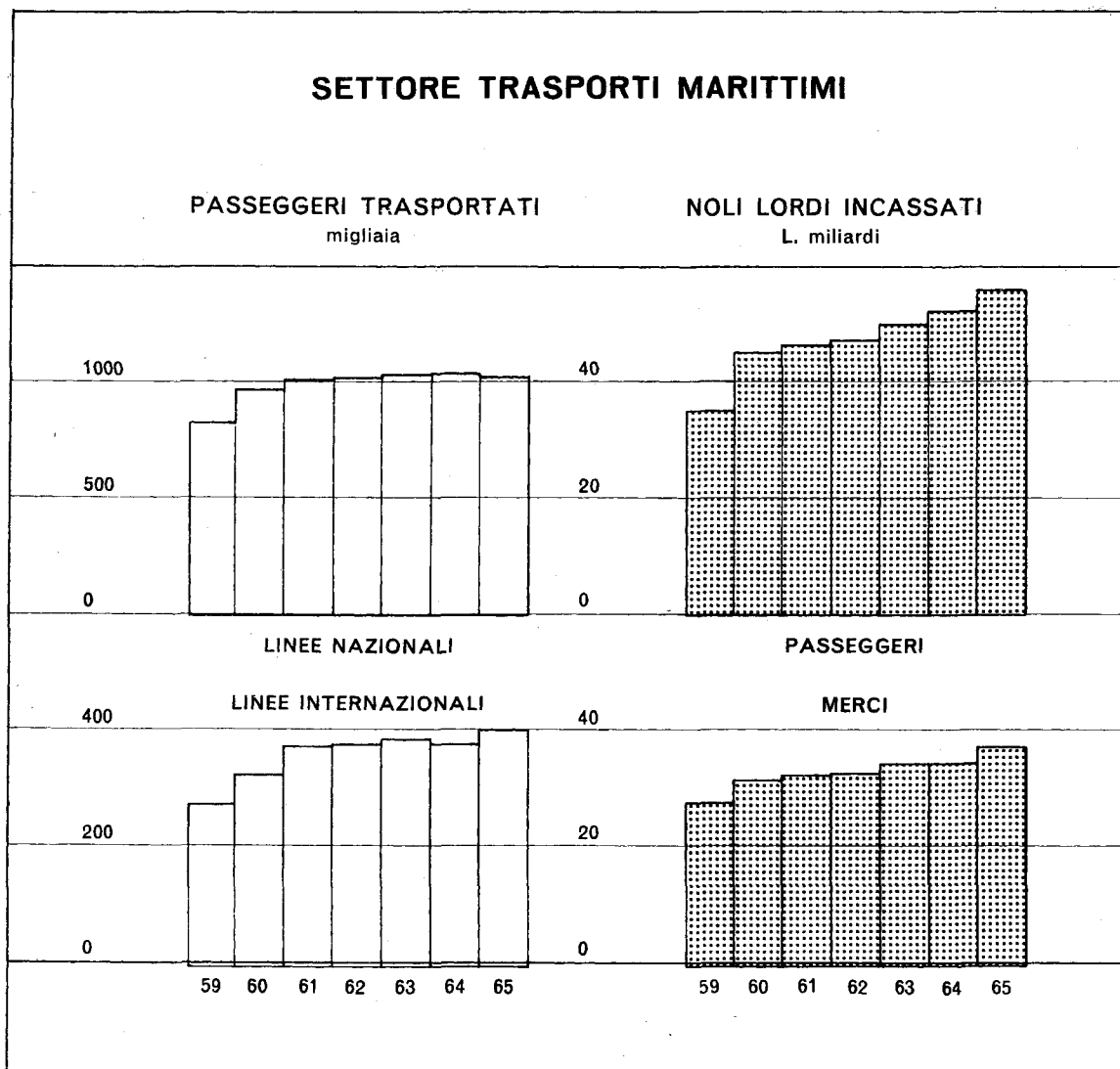
Tabella n. 18 - Ripartizione per classi di età della flotta in proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1965

Classi di età	Numero navi	tsl	Composizione %	
			a fine 1964	a fine 1965
da 0 a 5 anni	16	208.788	23,0	30,2
» 5 » 10 »	11	88.177	9,9	12,7
» 10 » 15 »	25	256.294	39,2	37,0
» 15 » 20 »	16	76.053	11,0	11,0
» 20 » 25 »	8	37.578	5,5	5,5
» 25 » 30 »	—	—	0,2	—
oltre 30 »	12	25.043	11,2	3,6
<i>Totale</i>	88	691.933	100,0	100,0

Sulle rotte del Nord Atlantico, si è avuta una nuova contrazione del traffico acquisito dalla nave (-9%), contrazione imputabile, peraltro, interamente ai servizi facenti capo al Nord Europa ($-12,7\%$), mentre quelli del Mediterraneo hanno segnato un sia pur lieve miglioramento ($+1,4\%$). Flessioni sono state inoltre registrate sulle linee per il Sud America e per l'Estremo Oriente, mentre è rimasto stazionario il movimento passeggeri sulle altre lunghe percorrenze.

Si è per contro ulteriormente sviluppata nell'anno l'attività crocieristica, che consente un più conveniente impiego, soprattutto durante la bassa stagione, delle unità normalmente adibite al traffico di linea.

Sui medi e brevi percorsi, meno colpiti dalla concorrenza dell'aereo, si registra un crescente impiego di navi-traghetto, che meglio di ogni altro mezzo rispondono alle esigenze del turismo motorizzato, in forte espansione.



In questo contesto, le compagnie di navigazione del gruppo *Finmare* hanno migliorato nel complesso i propri introiti, come risulta dalla tabella n. 19.

L'incremento complessivo degli introiti, pari a circa 7,7 miliardi di lire, è dovuto per quasi la metà al trasporto passeggeri della società *Italia* (soprattutto a seguito dell'immissione delle due nuove t/n sul Nord Atlantico) e per oltre il 40% al trasporto merci. Va posto, inoltre, in evidenza che nel settore merci a un lieve incremento delle quantità complessivamente trasportate (+ 2,5%) si è accompagnato un più che proporzionale incremento degli introiti lordi (+ 9,1%), dovuto a un miglioramento qualitativo dei carichi oltre che all'aumento di alcune tariffe.

Tabella n. 19 - Introiti lordi realizzati dalle società del gruppo Finmare negli anni 1964 e 1965
(milioni di lire)

Società	Introiti lordi		
	Passeggeri	Merci	Totale
ITALIA 1964	25.045	9.297	34.342
1965	28.776	10.614	39.390
<i>Variazione %</i>	+ 14,9	+ 14,2	+ 14,7
LLOYD TRIESTINO 1964	13.914	18.359	32.273
1965	14.351	19.456	33.807
<i>Variazione %</i>	+ 3,1	+ 6,0	+ 4,8
ADRIATICA 1964	5.734	4.011	9.745
1965	5.769	4.549	10.318
<i>Variazione %</i>	+ 0,6	+ 13,4	+ 5,9
TIRRENIA 1964	7.430	2.814	10.244
1965	7.487	2.989	10.476
<i>Variazione %</i>	+ 0,8	+ 6,2	+ 2,3
Totale introiti lordi del traffico 1964	52.123	34.481	86.604
1965	56.383	37.608	93.991
<i>Variazione %</i>	+ 8,2	+ 9,1	+ 8,5
Proventi diversi (a) 1964			1.893
1965			2.209
<i>Variazione %</i>			+ 16,7
Introiti lordi globali 1964			88.497
1965			96.200
<i>Variazione %</i>			+ 8,7

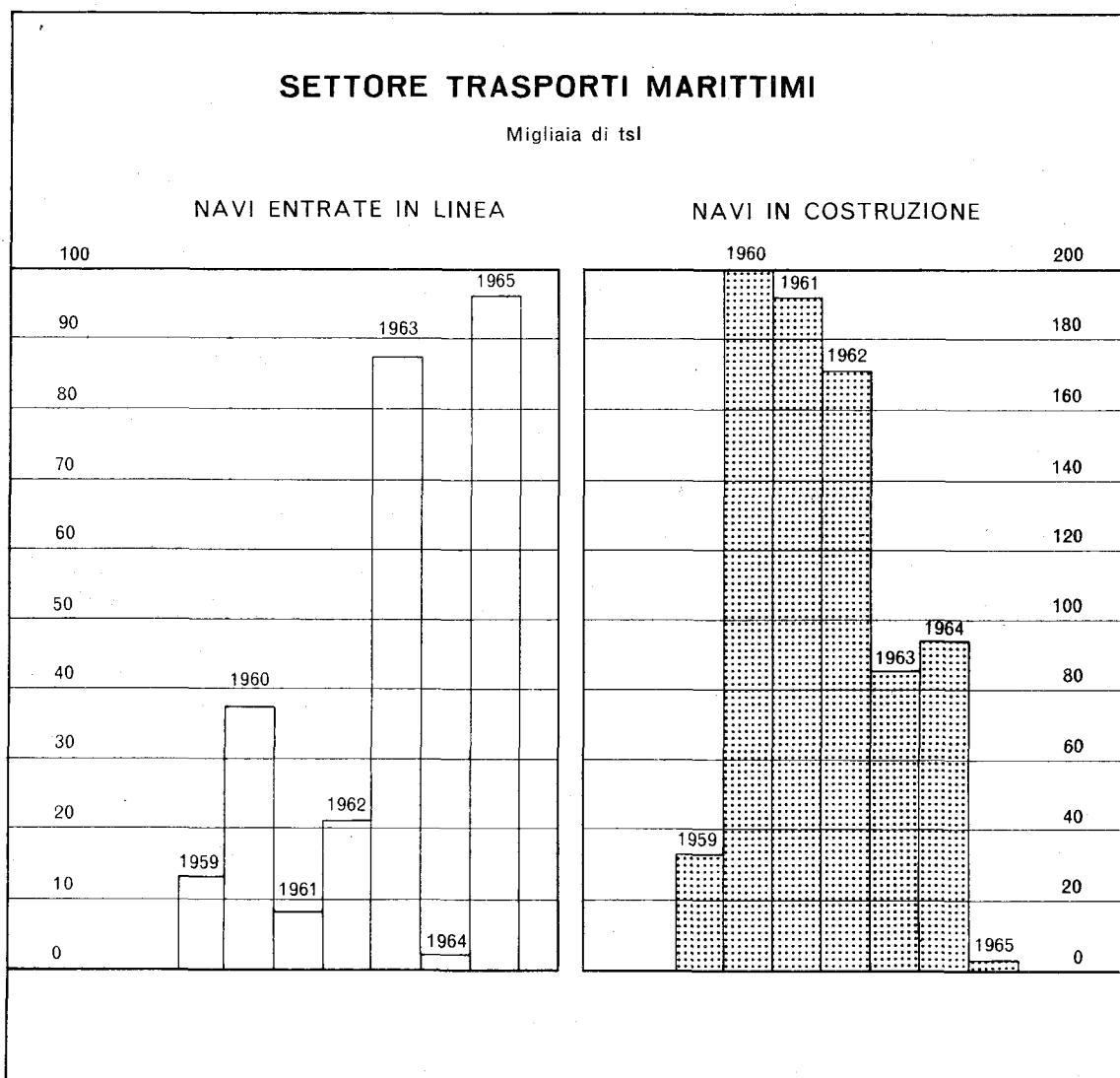
(a) Compensi di noleggio, vendite a bordo, ecc.

Il trasporto di autovetture al seguito dei passeggeri ha registrato un ulteriore sensibile incremento specie sulle medie e brevi distanze, come risulta dalla tabella n. 20.

Tabella n. 20 - Numero autovetture trasportate al seguito dei passeggeri

	1964	1965	Variazione %
Italia	3.408	3.975	+ 16,6
Lloyd Triestino	1.572	1.530	- 2,7
Adriatica	12.115	15.321	+ 26,5
Tirrenia (a)	77.817	85.361	+ 9,7

(a) Non sono inclusi i dati relativi alle linee locali sarde: 24.428 auto traghettate nel 1964 e 25.666 nel 1965.



Si fornisce qui di seguito una rapida panoramica dei risultati conseguiti per società e per settori di traffico.

Società Italia

Nel trasporto *passengeri* con le Americhe, la società *Italia* ha conseguito nel 1965 un incremento dell'8% nel numero dei viaggiatori transoceanici (129.036 unità contro 119.489 nel 1964, compresi i crocieristi); nel contempo, il movimento a carattere locale è salito da 42.458 a 52.308 unità.

Il consistente sviluppo del traffico è stato acquisito soprattutto sulle rotte del Nord Atlantico, dove i viaggiatori transoceanici della società *Italia* sono aumentati del 10,8% (passando da 76.618 a 84.857 unità), mentre, come detto in precedenza, il movimento marittimo globale in questo settore ha subito nel 1965 una contrazione dell'ordine del 9%. L'aumentata partecipazione della società *Italia* al traffico sul Nord Atlantico è, peraltro, essenzialmente dovuta all'immissione in linea a metà anno delle due nuove grandi t/n che hanno comportato un aumento del 15,8% della capacità annua offerta (da 104.366 a 120.832 posti).

Un lieve miglioramento (+ 1,8%) ha denunciato la linea per il Sud America, risultato particolarmente soddisfacente essendo stato ottenuto con un viaggio in meno (il che comporta un aumento del 9,1% della media a viaggio) e nel corso di un anno in cui il traffico complessivo Mediterraneo-Sud America è diminuito di circa il 6%. Sulla linea per il Centro America-Sud Pacifico è stato effettuato un viaggio in più rispetto al 1964; conseguentemente i passeggeri trasportati sono aumentati del 6,4%, restando peraltro invariata la media a viaggio.

Il miglioramento nel traffico *merci* è stato cospicuo (+ 13,9% in termini di tonnellate trasportate), nonostante la marcata contrazione accusata sulla linea del Nord Atlantico (- 23,4%) a seguito della ridotta capacità di stiva e delle più brevi soste delle nuove unità nei porti; escludendo dal computo tale settore, l'aumento sale al 16%. In particolare, sulla linea commerciale per il Sud America, malgrado le carenze tecnico-commerciali del vecchio naviglio impiegato, è stato registrato un incremento del 14,8% unito a un netto miglioramento qualitativo dei carichi.

Società Lloyd Triestino

Dopo la notevole espansione (+ 23,8%) del movimento *passengeri*, conseguita, in complesso, dal *Lloyd Triestino* nel 1964 — primo anno di impiego delle nuove t/n Galilei e Marconi — il 1965 ha fatto registrare una lieve flessione dei viaggiatori transoceanici (- 0,7%) (1), essenzialmente dovuta alla contrazione del traffico sulle rotte per l'Estremo Oriente a causa delle situazioni di conflitto e, in generale, delle incertezze politiche che gravano sul Sud-Est asiatico.

Leggermente aumentate, nel complesso, le acquisizioni di *merci* (+ 2,1%) cui si è accompagnato un più che proporzionale incremento (+ 6%) degli introiti. Va segnalato che sulle quattro linee per l'Africa, alla pratica stazionarietà dei quantitativi trasportati (+ 0,8%), ha fatto riscontro un netto miglioramento qualitativo dei carichi, che, unitamente ad alcune rettifiche tariffarie, ha consentito un aumento degli introiti del 17,4%.

(1) Si è, peraltro, segnato un incremento del 6,5% nel numero dei passeggeri locali; tale incremento sale all'11,8% se non si tiene conto della crociera a breve percorrenza effettuata nel 1964 e non ripetuta nel 1965.

Società Adriatica

L'aumento segnato nel movimento *passengeri* (+ 8% circa, esclusi i servizi locali) è interamente imputabile al servizio di traghetto Brindisi-Grecia (+ 20,6%), mentre sulle altre linee il traffico acquisito si è mantenuto nel complesso sui precedenti livelli (— 0,6%).

Il traffico *merci* è stato praticamente stazionario; la migliore qualità dei carichi e una revisione in aumento delle tariffe hanno, peraltro, determinato un cospicuo incremento degli introiti (+ 13,4% circa).

Società Tirrenia

Dopo la battuta d'arresto del 1964, il movimento *passengeri* della *Tirrenia* ha denunciato nel 1965 un lieve regresso (— 1,6%, esclusi i servizi locali); tale andamento ha interessato, soprattutto, i servizi per la Sardegna (— 2,2%), che hanno risentito dell'immissione di una terza nave-traghetto delle FF.SS. sulla Civitavecchia-Olbia (1). Una nave-traghetto dell'armamento privato è entrata in servizio a metà anno sulla Napoli-Palermo; il favorevole sviluppo del movimento passeggeri su tale rotta ha, peraltro, consentito alla *Tirrenia* un lieve miglioramento sul 1964 (+ 1,3%). Quanto alle altre linee, sono da segnalare una drastica flessione (— 14,7%) sui servizi per il Nord Africa e un miglioramento (+ 4,9%) sulla Livorno-Bastia-Porto Torres. A partire da luglio si è istituito un nuovo collegamento Siracusa-Malta, cui è stata provvisoriamente adibita la m/n Città di Alessandria, in attesa che nel 1969 entri in linea la nuova nave-traghetto attualmente in progettazione. Il trasporto di *merci* ha registrato nel complesso una flessione dei carichi del 4,3%; in particolare, forti contrazioni hanno denunciato le linee per la Sardegna (— 17%) e la Napoli-Palermo (— 19,3%), a seguito della incisiva concorrenza delle navi-traghetto, pienamente rispondenti alle esigenze del trasporto di autotreni e di carri ferroviari; una sostanziale stazionarietà è stata registrata sulle altre linee.

Sebbene, come accennato in precedenza, il fatturato lordo complessivo delle compagnie del gruppo *Finmare* sia aumentato in misura apprezzabile (+ 8,7%) passando da 88,5 a 96,2 miliardi di lire, la sovvenzione maturata nel 1965 è salita a 52 miliardi (contro i 38 miliardi del 1964). Tale cospicuo aumento è sostanzialmente causato da due fattori: da un lato, il rilevante incremento del costo del lavoro verificatosi nel 1963-64 che, in relazione al meccanismo di revisione biennale della sovvenzione, si è riflesso sulla stessa solo a partire dal 1965; d'altro lato, l'entrata in servizio nel corso dell'anno delle grandi t/n Michelangelo e Raffaello — in sostituzione delle vecchie unità Saturnia e Vulcania praticamente ammortizzate — che ha determinato un automatico appesantimento degli oneri finanziari.

Il lieve aumento del personale nel corso del 1965 è dovuto alla sostituzione delle vecchie unità Saturnia e Vulcania con le più capaci t/n Michelangelo e Raffaello, che ha comportato un maggior fabbisogno di personale navigante; per contro, va

(1) Va segnalato, inoltre, che negli ultimi mesi dell'anno è entrata in esercizio sulla Genova-Olbia-Cagliari una unità-traghetto gestita da un armatore privato.

segnalata una riduzione del personale a terra. Le variazioni nella consistenza e nella composizione dell'organico sono riportate nella tabella n. 21.

Tabella n. 21 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-12-1964	al 31-12-1965
<i>Personale a terra</i>	3.348	3.277
<i>Personale navigante:</i>		
Ufficiali	1.623	1.605
Marittimi	8.530	8.785
	10.153	10.390
<i>Totale</i>	13.501	13.667

(a) Compreso il personale all'estero dipendente dalle compagnie: 318 unità a fine 1964 e 325 a fine 1965.

Il costo del lavoro è aumentato nel 1965 del 12% circa a seguito dei nuovi accordi sindacali (1) e dell'aumento dell'indennità di contingenza.

In attuazione della legge 13 dicembre 1964, n. 1403 — riguardante la sistemazione del debito dello Stato verso le società del gruppo per i saldi di sovvenzione relativi all'esercizio dei servizi di p. i. n. fino al 30 giugno 1962 — il Ministero del Tesoro ha provveduto all'emissione della prima serie degli « speciali certificati » all'uopo previsti, il cui ricavo ha consentito, nel corso del 1965, il pagamento alle società di un importo di 65,6 miliardi di lire. In tal modo si è fortemente ridotto il credito accumulatosi nel periodo 1953-1962 per saldi di sovvenzione non pagati. È prossima l'emissione dell'ultima serie di tali certificati: il relativo ricavo netto, di circa 10 miliardi, consentirà di ridurre a 4-5 miliardi il credito delle società per l'esercizio dei servizi di p. i. n. col vecchio regime convenzionale.

Quanto al regime attualmente in vigore, la definizione contrattuale dei rapporti tra Stato e società del gruppo è intervenuta, come noto, il 30 gennaio 1965 con la stipula delle convenzioni previste dall'art. 2 della legge 2 giugno 1962, n. 600. Con la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 e del 17 novembre 1965 dei relativi decreti presidenziali, la regolamentazione di base dell'esercizio dei servizi di p. i. n. è stata perfezionata anche sotto l'aspetto formale.

Si stanno ora portando a termine le procedure per la stipulazione delle convenzioni aggiuntive — in relazione alle modifiche intervenute nella impostazione dei servizi a partire dal 1° luglio 1962 — per la revisione straordinaria e per la prima revisione ordinaria della sovvenzione.

(1) Tutti con decorrenza dal 1° dicembre 1964, tranne quello dei marconisti (dal 1° gennaio 1965) e quello di comandata a bordo (dal 22 luglio 1965).

Perfezionate tali procedure, le compagnie potranno intanto incassare la parte degli arretrati di sovvenzione coperta dagli stanziamenti esistenti nel bilancio dello Stato a tutto il 1966 (circa 46 miliardi). Va sottolineato, al riguardo, che gli stanziamenti effettuati dallo Stato per il periodo dal 1° luglio 1962 al 31 dicembre 1966 risultano inferiori di oltre 45 miliardi alle sovvenzioni stimate. Si auspica ora che lo Stato provveda a stanziare il suddetto importo per il 1967, esercizio a partire dal quale gli stanziamenti statali dovrebbero finalmente essere adeguati, in conformità alla legge, all'entità della sovvenzione di competenza.

Va, intanto, posto in evidenza che i crediti del gruppo *Finmare* verso lo Stato per l'esercizio delle linee di p.i.n. erano nel complesso, a fine 1965, dell'ordine di 75 miliardi di lire.

Settore trasporti aerei

L'andamento del 1965 deve considerarsi altamente positivo per il trasporto aereo mondiale, che ha visto proseguire il vigoroso sviluppo del traffico già delineatosi nel corso degli ultimi anni. Gli incrementi del 16% per il traffico passeggeri e del 28% per il traffico merci si collocano fra i più elevati dell'ultimo quindicennio (1). Mentre non sono ancora disponibili i dati sull'espansione dell'offerta globale, e non è quindi valutabile il coefficiente di utilizzazione della flotta mondiale, il generale miglioramento dei risultati economici annunciati dalle maggiori compagnie per il 1965 conferma indubbiamente l'andamento positivo dell'esercizio.

Sulla principale rotta del traffico intercontinentale — quella del Nord Atlantico — il numero dei passeggeri trasportati è aumentato del 15%, a fronte di un incremento del 17% della capacità offerta. La conseguente lieve flessione del coefficiente di occupazione posti, dopo il miglioramento registrato nel 1964, va attribuita alla ripresa della tendenza, da parte delle maggiori compagnie, ad aumentare e diversificare le frequenze in questo settore ad elevata densità di traffico ed intensamente competitivo. Nel settore euromediterraneo si è registrato un aumento del traffico passeggeri del 15%, contro un incremento di capacità offerta dell'11%, con un sensibile miglioramento (dal 55% al 57% circa) del coefficiente di occupazione posti. Tale aumento della domanda, alquanto superiore a quello del 1964, conferma l'accentuato dinamismo del settore euromediterraneo, secondo solo a quello interno degli Stati Uniti per intensità di traffico.

Nel corso dell'anno l'*Alitalia* ha immesso in servizio quattro nuovi aviogetti: due a grande autonomia del tipo DC-8 per le linee intercontinentali e due a medio raggio del tipo Caravelle per le linee euromediterranee. È inoltre entrato in esercizio sulla rete interna un nuovo quadriturboelica del tipo Viscount. Sono stati per contro alienati gli ultimi due aerei del tipo DC-3 ed uno del tipo DC-6.

La consistenza della flotta dell'*Alitalia* e delle sue controllate al 31 dicembre 1965, confrontata a quella di fine 1964, risulta dalla tabella n. 22.

(1) Dati OACI-Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale non comprendenti l'Unione Sovietica, la Cina popolare ed alcuni paesi minori.

Tabella n. 22 - Consistenza della flotta dell'Alitalia e delle società controllate a fine 1964 e 1965

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		31 dicembre 1964	31 dicembre 1965
ALITALIA	DC-8 (quadrireattore)	12	14
	Caravelle (bireattore)	18	20
	Viscount (quadriturboelica)	15	16
	DC-6 (quadrimotore a pistoni)	2 (a)	1 (b)
	DC-7C (quadrimotore a pistoni)	3	3 (c)
	DC-7F (quadrimotore a pistoni)	2 (d)	2 (c)
	DC-3 (bimotore a pistoni)	2	—
		54	56
ATI	Fokker F-27 (biturboelica)	3	3
SAM	DC-6B (quadrimotore a pistoni)	7	7
	C-46F (bimotore a pistoni)	2 (d)	2 (d)
		9	9
ELIVIE	Ranger (elicottero)	4 (e)	4 (e)
	AB-204 (elicottero)	1	1
		5	5

(a) Di cui uno noleggiato a terzi.

(b) Alienato nel gennaio 1966.

(c) Alienati nel marzo-aprile 1966.

(d) Adibiti al trasporto esclusivo per merci.

(e) Di proprietà del Ministero della difesa.

Sono anche di proprietà dell'*Alitalia* 4 monoreattori del tipo Macchi MB-326, impiegati dalla Scuola Addestramento di Brindisi.

L'utilizzazione media giornaliera di ciascun tipo di aereo della flotta dell'*Alitalia* e delle collegate risulta dalla tabella n. 23.

Le variazioni principali sono da attribuire: per il Caravelle alla ridotta disponibilità di personale di volo ed al più largo impiego di tale tipo di aereo sulle rotte più brevi della rete interna; per gli aerei a pistone, all'impiego ridotto in vista della loro progressiva radiazione; per i Viscount, all'inizio dei voli postali notturni.

Nel 1965 l'ampliamento della rete dei servizi della compagnia è stato forzatamente contenuto, a causa della carenza di personale navigante. D'altra parte, l'attenuarsi delle agitazioni sindacali rispetto al 1964 ha consentito all'*Alitalia* di meglio approfittare del positivo andamento dei traffici aerei mondiali.

Sulla rete intercontinentale è stata istituita la nuova linea Roma-Atene-Nairobi-Dar

Tabella n. 23 - Utilizzazione media giornaliera delle flotte dell'Alitalia e delle collegate nel 1964 e 1965

Società e tipo di aereo		Ore volate per aereo (media giornaliera)		
		1964	1965	Variazione %
ALITALIA	DC-8	9,24'	9,20'	— 0,7
	Caravelle	6,33'	6,04'	— 7,4
	Viscount	6,18'	7,25'	+ 17,7
	DC-7C	7,40'	5,13'	— 32,0
	DC-7F	5,16'	0,21'	— 93,4
	DC-6	4,42'	1,13'	— 74,1
SAM	DC-6B	3,40'	3,41'	+ 0,3
	C-46F	3,30'	3,37'	+ 2,1
ATI	Fokker F-27	6,35'	7,00'	+ 10,2

es Salaam ed è stato immesso in servizio il DC-8 al posto del DC-7C sulla linea Roma-Mogadiscio, essendo stato completato l'ammodernamento di quest'ultimo aeroporto. Sulla rotta del Nord Atlantico si è deciso un incremento di una frequenza settimanale ed è stato noleggiato un DC-8 versione passeggeri per fronteggiare gli incrementi della domanda e la crescente concorrenza, specie delle compagnie statunitensi.

Sulla rete euromediterranea sono stati iniziati i nuovi collegamenti Milano-Monaco-Amburgo e Venezia-Genova-Nizza e sono state aumentate di una frequenza settimanale la linea per l'Olanda e, a partire dal mese di novembre, la Roma-Tunisi. Sulle rotte per la Libia è stato introdotto il DC-8, limitatamente alla stagione estiva.

Anche sulla rete nazionale si sono avuti notevoli sviluppi, con l'apertura della nuova linea Milano-Catania e l'intensificazione di vari servizi, soprattutto quelli per la Sicilia ed il Veneto. La controllata ATI — che gestisce linee minori soprattutto nell'Italia meridionale — ha dato inizio ai collegamenti diretti Roma-Reggio Calabria e Napoli-Catania ed ha intensificato le frequenze sui servizi già in esercizio. I servizi postali notturni, avviati nel 1964, hanno interessato progressivamente tutto il territorio nazionale.

Per quanto riguarda il trasporto esclusivo di merci, sono rimasti invariati i servizi sul Nord Atlantico e per la Libia, mentre sono state portate da cinque a sette le frequenze settimanali per la Germania e si è proceduto ad un riordinamento e miglioramento della rete nazionale.

I dati complessivi sull'attività dell'*Alitalia* nel 1964 e nel 1965 risultano dalla tabella n. 24.

I risultati esposti debbono considerarsi soddisfacenti, l'aumento dell'offerta essendo stato proporzionato allo sviluppo della domanda, mentre si è conseguito un sensibile miglioramento del coefficiente di utilizzazione globale.

Tabella n. 24 - Attività svolta dall'Alitalia nel 1964 e nel 1965 (a)

	Traffico a pagamento esclusi i noleggi ed i voli postali		
	1964	1965	Variazioni %
Posti-km offerti (<i>migliaia</i>)	6.431.150	7.083.893	+ 10,1
Passeggeri-km trasportati (<i>migliaia</i>)	3.558.877	3.927.925	+ 10,4
<i>Coefficiente di occupazione posti (b)</i>	55,3%	55,4%	+ 0,2
t-km offerte (<i>migliaia</i>)	792.022	882.469	+ 11,4
t-km trasportate (<i>migliaia</i>)	411.567	467.629	+ 13,6
<i>Coefficiente di utilizzazione globale (c)</i>	52,0%	53,0%	+ 1,9

(a) Compresa attività ATI per conto Alitalia.

(b) Rapporto tra passeggeri-km trasportati e posti-km offerti.

(c) Rapporto tra tonnellate-km trasportate e tonnellate-km offerte.

Nella tabella n. 25 sono sintetizzati i dati sulla composizione e sulle variazioni del traffico per gruppi di linee.

Tabella n. 25 - Ripartizione e sviluppi del traffico Alitalia ed ATI per gruppi di linee nel 1965 (a)

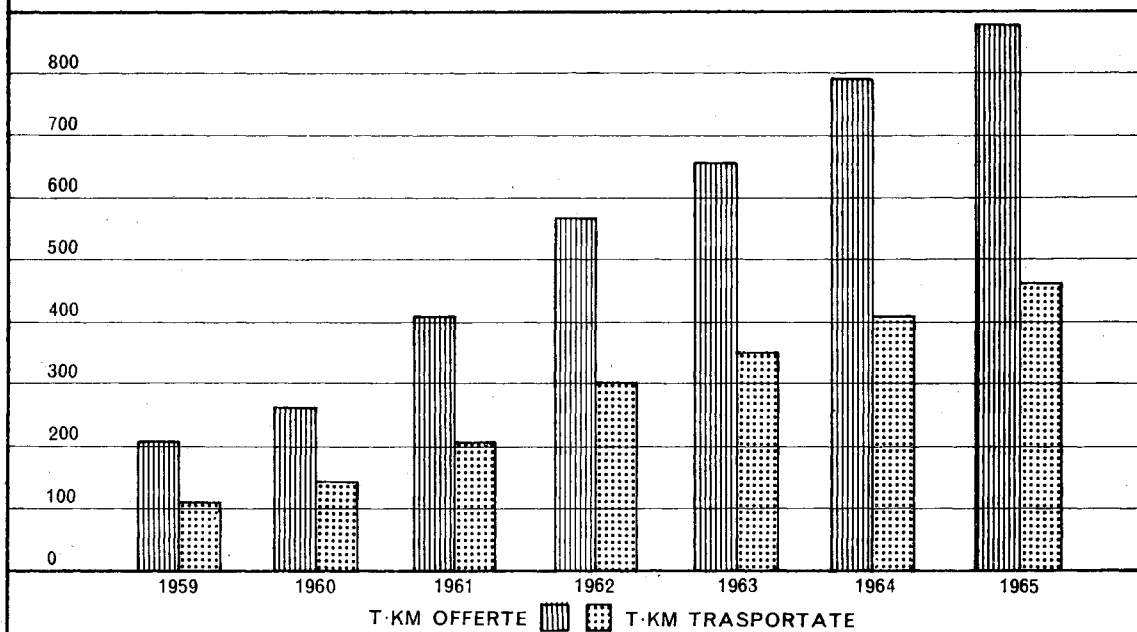
	Gruppi di linee							
	Nazionali	Europee	Intercontinentali	Totale				
<i>Indici di composizione % nel 1965</i>								
Passeggeri-km trasportati	14,7	20,1	65,2	100,0				
t-km trasportate	12,5	16,6	70,9	100,0				
<i>Variazioni % 1964-1965</i>								
Posti-km offerti	+ 14,0	+ 7,2	+ 10,6	+ 10,4				
Passeggeri-km trasportati	+ 15,7	+ 15,8	+ 8,2	+ 10,7				
t-km offerte	+ 11,2	+ 0,3	+ 13,8	+ 11,6				
t-km trasportate	+ 15,8	+ 11,7	+ 14,1	+ 13,9				
<i>Coefficienti percentuali</i>								
	1964	1965	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Occupazione posti	62,0	62,9	60,9	65,7	52,7	51,6	55,3	55,4
Utilizzazione globale	60,4	62,2	57,9	64,5	49,5	49,7	52,0	53,0

(a) Esclusi i noleggi ed i voli postali.

SETTORE TRASPORTI AEREI

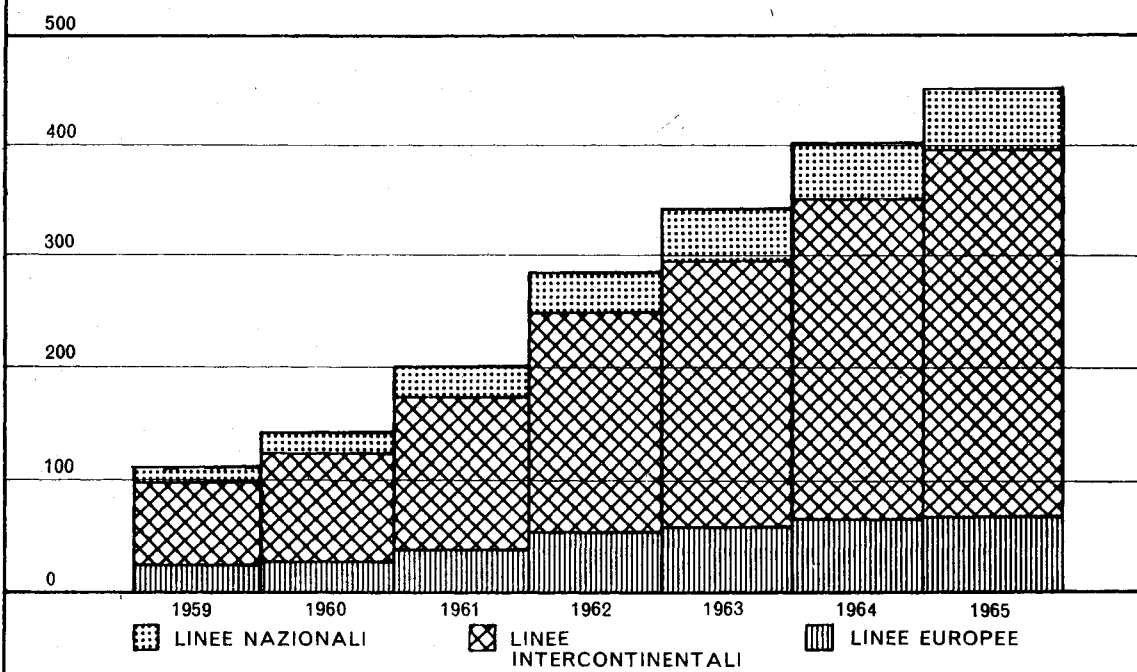
CAPACITÀ DI TRASPORTO E SUA UTILIZZAZIONE

milioni di t-km



RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PER SETTORI

milioni di t-km globali trasportate



Particolarmente soddisfacenti appaiono i risultati conseguiti sulla rete europea, di grande importanza anche per la funzione di reperimento e di smistamento di traffico che tale rete svolge nei confronti soprattutto della rete intercontinentale. Sulle rotte del Nord Atlantico (tabella n. 26) il suaccennato inasprimento della concorrenza non ha impedito all'*Alitalia* di contenere la flessione della percentuale di occupazione posti in misura maggiore della media degli altri vettori. Giova ricordare, a tale riguardo, che la compagnia vede tuttora ostacolate le proprie possibilità di sviluppo dalla mancata revisione dell'accordo bilaterale, risalente al 1948, fra l'Italia e gli Stati Uniti, accordo che la pone in una ingiustificata posizione di inferiorità anche rispetto agli altri vettori europei.

Tabella n. 26 - Traffico passeggeri sul Nord Atlantico nel 1964 e nel 1965 (a)

		Alitalia	Altri vettori IATA
Numero posti offerti (<i>migliaia</i>)			
	1964	317	4.962
	1965	350	5.808
	<i>Variazioni %</i>	+ 10,4	+ 17,0
Numero passeggeri trasportati (<i>migliaia</i>)			
	1964	189	2.960
	1965	207	3.410
	<i>Variazioni %</i>	+ 9,5	+ 15,2
<i>% occupazione posti</i>			
	1964	59,7	59,7
	1965	59,0	58,7
	<i>Variazioni %</i>	- 1,2	- 1,7

(a) Fonte IATA-International Air Transport Association. È incluso il trasporto a domanda.

Anche sulla rete nazionale, nonostante l'andamento non soddisfacente della congiuntura economica, l'*Alitalia* e la controllata ATI hanno conseguito, a fronte di un consistente incremento dell'offerta, un sensibile miglioramento dei coefficienti di utilizzazione.

Di rilievo appaiono anche i progressi conseguiti nel trasporto di merci (+ 47%), settore in fase di progressivo sviluppo.

In relazione all'attività svolta, gli introiti del traffico dell'*Alitalia* e delle società controllate sono passati da 110,3 miliardi nel 1964 a 130,6 nel 1965 (1), con un sensibile incremento (+ 18,4%) dovuto in prevalenza ai servizi intercontinentali ed in particolare a quelli del Nord Atlantico. Il risultato economico dell'esercizio è stato più favorevole di quello del 1964, consentendo così la distribuzione di un dividendo, oltre che alle azioni privilegiate, anche a quelle ordinarie.

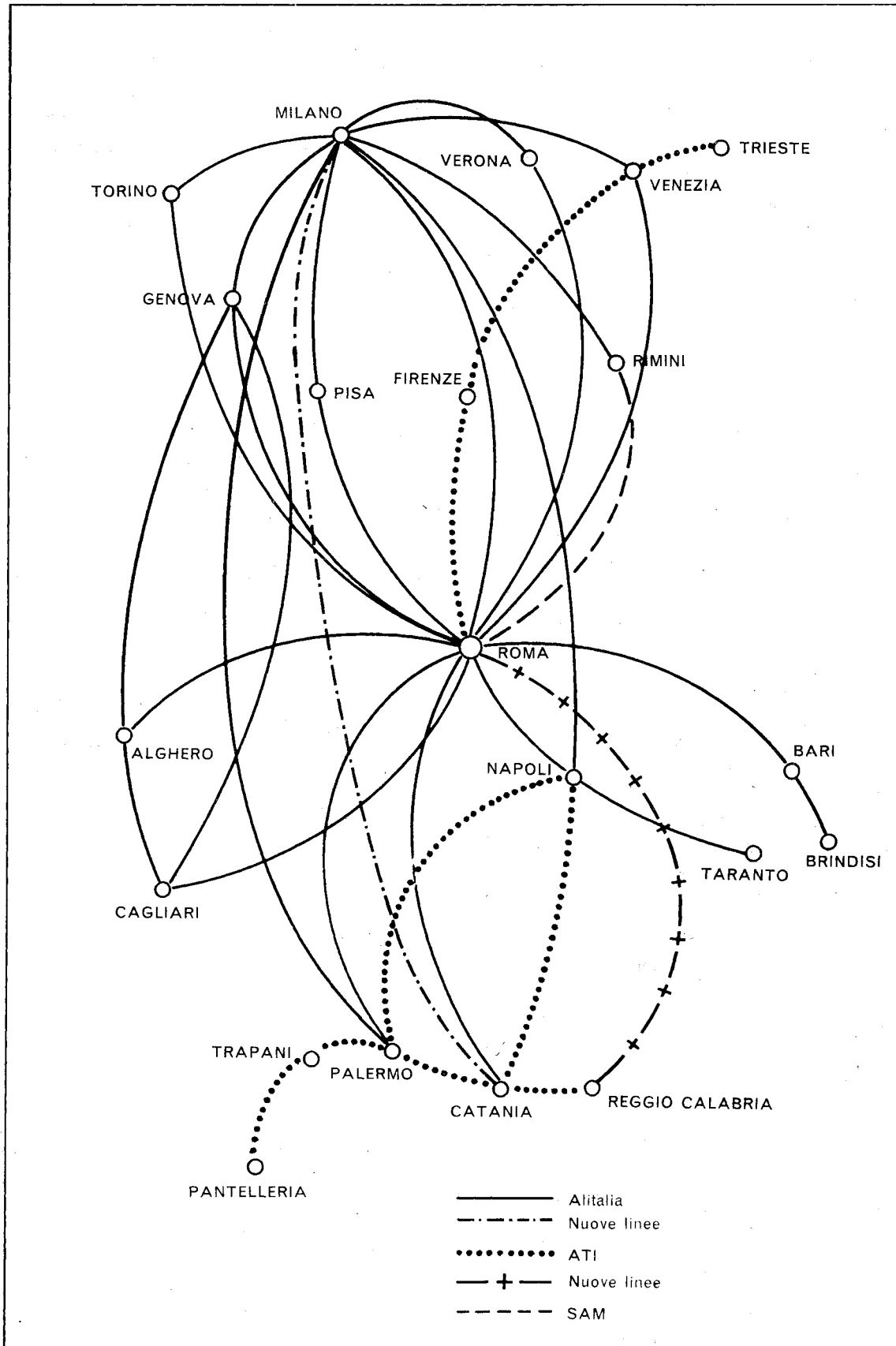
Va peraltro ricordato l'onere sopportato dall'*Alitalia* e dalla controllata ATI per l'esercizio delle linee nazionali. La gestione di tali linee, come è stato più volte osservato, presenta agli attuali livelli tariffari un disavanzo dovuto a motivi di

(1) Sono esclusi i ricavi diversi, ammontanti a 5,0 miliardi nel 1964 e a 7,1 miliardi nel 1965.

SETTORE TRASPORTI AEREI

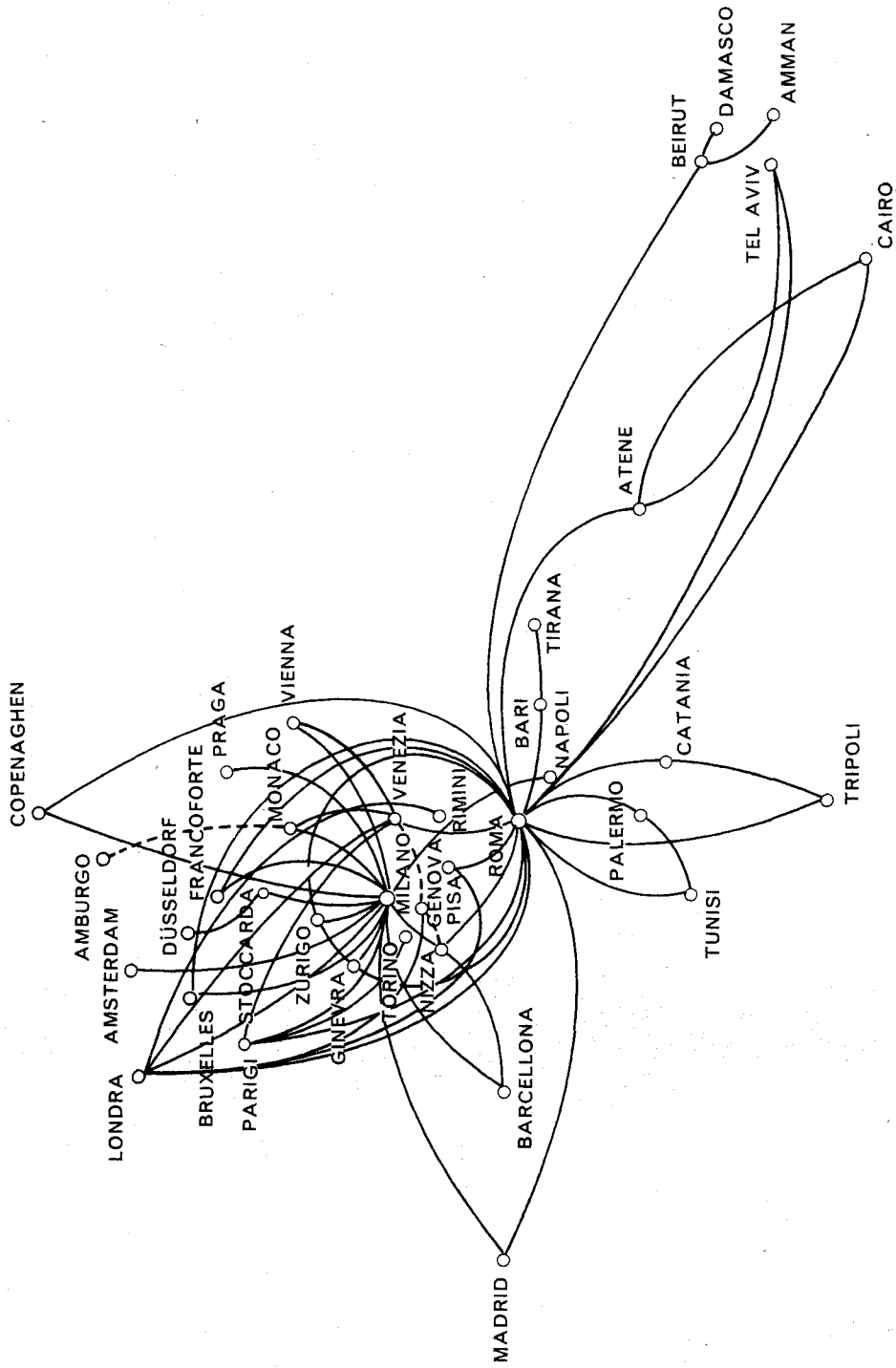
LINEE ESERCITE NEL 1965

RETE A CORTO RAGGIO NAZIONALE



SETTORE TRASPORTI AEREI

LINEE ESERCITE NEL 1965

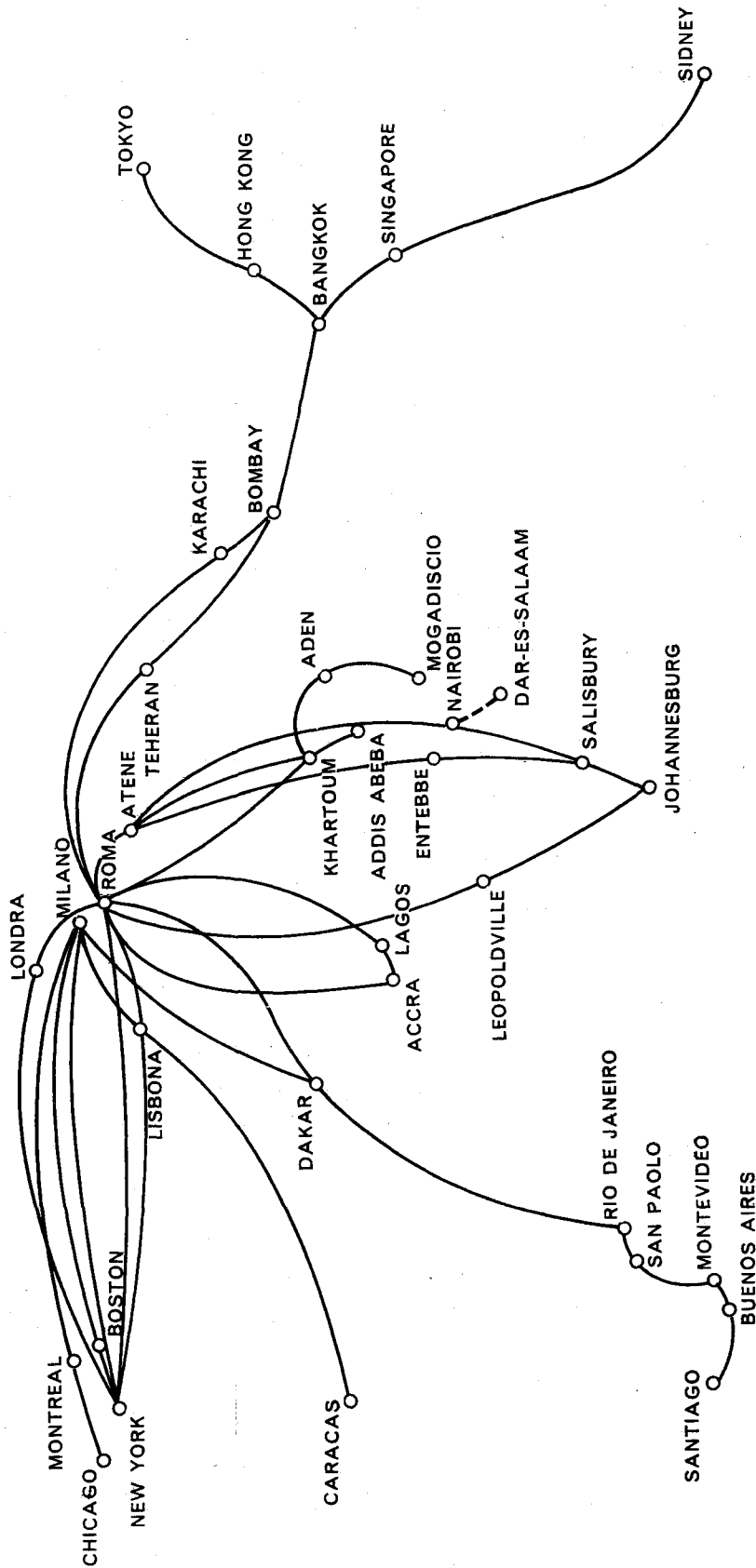


----- Nuove linee

RETE, A MEDIO RAGGIO EURO-MEDITERRANEA

SETTORE TRASPORTI AEREI

LINEE ESERCITE NEL 1965



--- Nuove linee

RETE A LUNGO RAGGIO INTERCONTINENTALE

carattere strutturale, quali la brevità delle tratte, il limitato traffico di alcune linee, l'elevatezza dei costi aeroportuali, ecc. Il deficit di tale settore è stato nel 1965 di 1,9 miliardi, a fronte dei quali il contributo dello Stato e di alcuni enti locali si è aggirato sui 750 milioni.

Il personale dell'*Alitalia* e delle società collegate ha registrato nel 1965 gli incrementi indicati nella tabella n. 27.

Tabella n. 27 - Personale impiegato dall'*Alitalia* e dalle società collegate a fine 1964 e 1965 (a)

	1964	1965	Variazione %
<i>Alitalia</i>			
Impiegati	4.797	5.118	+ 6,7
Personale navigante	1.282	1.324	+ 3,3
Operai	2.558	2.648	+ 3,5
<i>Totale</i>	8.637	9.090	+ 5,2
<i>Società collegate</i>	707	729	+ 3,1
<i>Totale generale</i>	9.344	9.819	+ 5,1

(a) Compreso il personale all'estero: 2.161 unità a fine 1964 e 2.287 unità a fine 1965.

Il miglioramento della produttività risultante dal confronto fra l'incremento del personale *Alitalia* (+ 5,2%) e quello del traffico effettuato (+ 13,6%) va attribuito in prevalenza alle migliori caratteristiche tecniche ed economiche della flotta, a seguito dell'introduzione di nuovi aviogetti.

È proseguita nel corso dell'anno l'attività di formazione e di aggiornamento del personale, con particolare riguardo alla preparazione di quadri tecnici specializzati.

La collegata *Società Aerea Mediterranea-SAM* ha continuato nel 1965 ad operare nel campo dei voli a domanda conseguendo, nonostante la perdurante limitatezza del mercato interno e la flessione di alcuni mercati esteri, un miglioramento degli introiti. Il bilancio dell'esercizio si è tuttavia chiuso ancora in perdita. Occorre tener presente che — essendo l'Italia un paese principalmente ricettivo di traffico turistico — la società si trova svantaggiata rispetto ai concorrenti operanti in paesi ad elevato tenore di vita, con più diffusa propensione al turismo internazionale.

I risultati economici della *Aero Trasporti Italiani-ATI* — che ha iniziato l'esercizio della rete minore a partire dal giugno 1964 — sono stati in complesso soddisfacenti, tenuto conto che l'attività dell'azienda è ancora in fase di avviamento.

Anche nel 1965 la *Elivie-Società Italiana Esercizio Elicotteri* ha esercito alcune linee, a carattere sperimentale, sul golfo di Napoli, nonostante la prolungata indisponibilità, per motivi tecnici, di uno degli elicotteri impiegati.

Una migliore organizzazione aziendale e di vendita ha consentito alla controllata *So.Ge.Me. - Società Gestione Mense* — alla quale fa capo anche l'attività di approvvigionamento dei pasti a bordo — di aumentare la produzione e di avvicinarsi all'equilibrio della gestione. Il futuro andamento dell'azienda rischia peraltro di essere pregiudicato dal perdurare di gravi difficoltà d'ordine sindacale.

In complesso il gruppo *Alitalia* ha effettuato nel 1965 investimenti per 17,9 miliardi, dei quali 13,8 per la flotta e 4,1 per gli impianti e le attrezzature a terra, ivi compresa la costruzione in corso della nuova sede dell'*Alitalia* a Roma (EUR).

Settore autostradale

Nel 1965 su tutte le autostrade in concessione al gruppo i lavori di costruzione hanno subito ritardi, talora sensibili, a causa anzitutto delle numerose varianti apportate in corso d'opera, l'approvazione delle quali da parte delle competenti autorità ha richiesto di norma lunghi periodi di tempo. A ciò si sono aggiunte le laboriose procedure di accordo con gli enti coinvolti dall'attraversamento di strade, linee ferroviarie e linee elettriche. Inoltre, molteplici incertezze hanno attardato la soluzione di alcuni problemi tecnici di rilievo, quali lo spessore da adottare per le pavimentazioni delle autostrade in costruzione o la sistemazione, tuttora soggetta a discussione, della banchina spartitraffico.

Infine, si deve sottolineare il procrastinarsi della situazione di indeterminatezza in cui la società *Autostrade* ha continuato ad operare nell'esercizio trascorso, in attesa di concordare con l'ANAS l'aggiornamento del piano finanziario, come prescrive l'art. 21 della legge 24 luglio 1961, n. 729, al fine di accertare la misura del contributo statale — necessaria per un regolare finanziamento delle opere autostradali — in funzione delle mutate condizioni economiche della concessione.

Nel corso del 1965 è stata portata a termine la progettazione esecutiva di tutti i tronchi autostradali in concessione alla società *Autostrade*.

Nella seconda parte dell'anno sono stati appaltati i lavori di costruzione dei tratti i cui progetti hanno ottenuto l'approvazione dell'ANAS. Gli appalti aggiudicati, per 419 km di autostrade, riguardano i seguenti tronchi autostradali:

Rapallo-Sestri L. (Genova-Sestri L.)	km	19
Ferrara-Padova e Raccordo alla S.S. 16 (Bologna-Padova) . .	km	85
Rimini-Ancona (Bologna-Canosa)	km	104
Pescara-Vasto (Bologna-Canosa)	km	82
Avellino-Canosa (Napoli-Bari)	km	124
Raccordo di Bari (Napoli-Bari)	km	5

A fine 1965 restavano ancora da appaltare 309 km relativi alla Bologna-Canosa nei tronchi: Ancona-Porto d'Ascoli (km 79), Porto d'Ascoli-Pescara (km 47), Vasto-Foggia (km 108), Foggia-Canosa (km 48) e Raccordo di Ravenna (km 27).

Per i tronchi autostradali appaltati nel 1965 è stata iniziata la consegna dei terreni alle imprese appaltatrici, dopo aver aperto la procedura di occupazione temporanea nei confronti di 5.775 ditte proprietarie, per una superficie di 2.416 ha. Per le altre autostrade in costruzione l'attività di acquisizione dei terreni è continuata ad un ritmo sostenuto. Come negli anni precedenti, nella definizione in via amichevole delle indennità da corrispondere ai proprietari si sono raggiunti risultati positivi nelle zone agricole, non invece nelle zone di espansione urbana e industriale, soprattutto in Liguria e in Lombardia, soggette a forti aumenti di prezzo.

Delle trattative in corso con i proprietari si è trovata soluzione per 2.574 casi, con un impegno di 5,4 miliardi di lire. Negli altri casi si è reso necessario rimettere la valutazione delle indennità all'ANAS, ai sensi dell'art. 11 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Tabella n. 28 - Stato di avanzamento dei lavori autostradali del gruppo al 31 dicembre 1965

Autostrade	Tronchi	km	Grado di avanzamento dei lavori a fine 1965 (a)
Como-Chiasso	Como-Chiasso	8,5	65%
Genova-Savona	Albisola-Savona	9,5	79%
	Campasso-Cornigliano	2,0	(b)
Genova-Sestri Levante	Genova-Rivarolo-Recco	23,9	88% (c)
	Rapallo-Sestri Levante	19,0	appaltato nel 1965
Roma-Civitavecchia	Roma-Civitavecchia	65,4	56%
Bologna-Padova	Bologna-Ferrara	41,1	57%
	Ferrara-Padova e		
	Raccordo S.S. 16	85,5	appaltato nel 1965
Bologna-Canosa	Tangenziale di Bologna	28,1	44%
	Bologna-Rimini	104,6	57%
	Rimini-Ancona	104,0	appaltato nel 1965
	Pescara-Vasto	82,0	appaltato nel 1965
Napoli-Bari	Napoli-Baiano	26,6	99%
	Baiano-Avellino	23,4	57%
	Avellino-Canosa	123,5	appaltato nel 1965
	Canosa-Bari	70,0	99%
	Raccordo di Bari	4,9	appaltato nel 1965
		822,0	

(a) Lavori eseguiti a tutto il 1965 sul totale lavori approvati con decreto ministeriale.

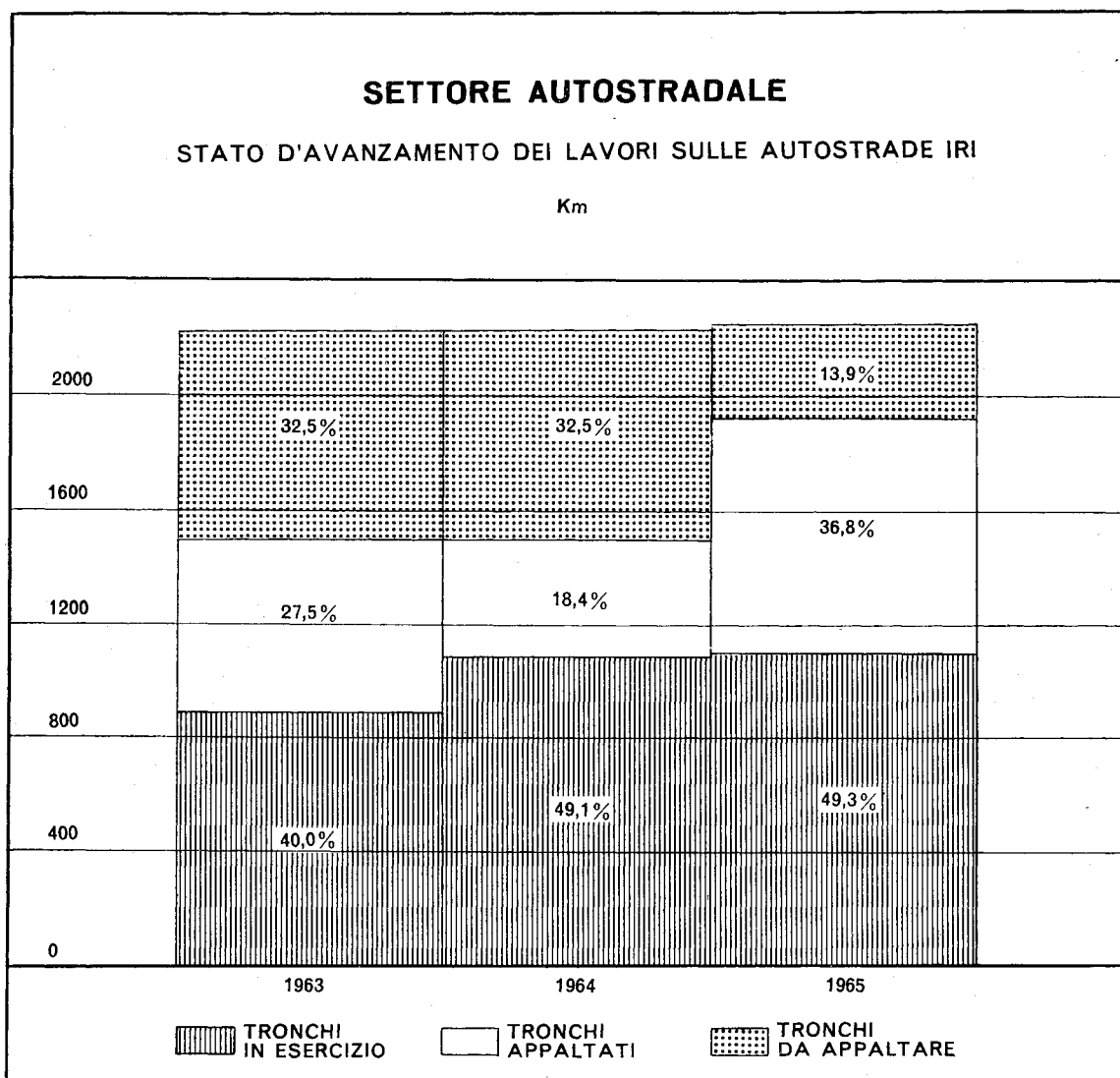
(b) Lavori di costruzione in corso a cura dell'ANAS; la società *Autostrade* dovrà eseguire le opere complementari.

(c) È prevista l'esecuzione di un notevole complesso di lavori suppletivi in corso di approvazione da parte dell'ANAS.

Nel corso del 1965 è proseguita l'attività di costruzione, che a fine anno interessava 822 km di nuove autostrade. Lo stato di avanzamento dei lavori alla stessa data, calcolato in base al costo sostenuto a tutto il 1965 in rapporto a quello totale previsto dai decreti ministeriali di approvazione dei progetti, può essere riassunto come è indicato nella tabella n. 28.

Nel 1965 è stato aperto al traffico il tronco Recco-Rapallo (km 5,6) della Genova-Sestri L. ed è stato completato il raddoppio delle autostrade Milano-Laghi e Genova-Serravalle; su quest'ultima autostrada i lavori di raddoppio sono stati eseguiti per oltre quattro quinti direttamente dall'ANAS.

Con l'apertura al traffico del nuovo tronco della Genova-Sestri L., la rete autostradale in esercizio da parte della società a fine anno raggiungeva i 1.100 km, pari al 50% circa dell'intera rete autostradale in concessione al gruppo IRI. Giova aggiungere che nei primi mesi del 1966 sono stati aperti al traffico i tratti Napoli-Baiano (km 27) e Canosa-Bari (km 70) della Napoli-Bari.



I dati statistici relativi ai lavori eseguiti nel corso del 1965 sono riportati nella tabella n. 29.

Tabella n. 29 - Lavori eseguiti sulla rete autostradale del gruppo IRI nel 1965

Autostrade	Scavi all'aperto	Scavi in galleria	Rilevati	Calcestruzzi murature	Pavimentazioni (complete di massicciata)
		(m ³ migliaia)			(m ³ migliaia)
Genova-Serravalle	151	32	130	44	56
Genova-Savona	343	115	366	87	—
Milano-Laghi	157	—	376	31	706
Como-Chiasso	33	112	101	42	3
Genova-Sestri Levante	488	1.052	575	506	127
Bologna-Padova	39	—	558	27	241
Roma-Civitavecchia	667	6	458	142	20
Napoli-Bari	1.101	—	1.041	155	1.943
Bologna-Canosa	528	—	3.107	180	1.562
Totale	3.507	1.317	6.712	1.214	4.658

Le giornate lavorative effettuate nel 1965 su tutte le autostrade in costruzione sono state 2.171.171.

Alla fine del 1965 erano complessivamente occupati 474 impiegati e 5.235 operai; i mezzi meccanici assommavano a 1.790.

Le punte massime sono state di 8.574 operai e 3.478 mezzi meccanici, nel mese di maggio, e di 537 impiegati, nel mese di aprile.

Gli investimenti effettuati nel corso dell'anno ammontano in complesso a 81 miliardi di lire, al lordo del contributo ANAS di 11,4 miliardi di lire.

Sulla rete autostradale in esercizio, il traffico ha segnato nel 1965 una nuova sensibile espansione. Infatti, come appare dai dati della tabella n. 30, si sono raggiunti i 5.650 milioni di veicoli-km; rispetto al 1964 l'incremento, calcolato per tratti comparabili in termini di periodi di apertura al traffico, è stato in complesso del 12,3% (traffico passeggeri: + 12,5%; traffico merci: + 11,4%). Il saggio di incremento del traffico globale è inferiore di circa un sesto a quello del 1964, confermando così la tendenza a un progressivo adeguamento dell'espansione del traffico autostradale ai valori registrati dalla complessiva circolazione su strada.

È da rilevare peraltro che il rallentamento denunciato non riguarda nel 1964-65 il traffico merci, ma solo quello passeggeri.

Il 1965 è stato il primo anno di completo esercizio dell'Autostrada del Sole, aperta interamente al traffico il 4 ottobre 1964. Su di essa si è registrato nel corso dell'anno un traffico di 3.416 milioni di veicoli-km, corrispondente al 60% circa del traffico totale sulla rete in esercizio del gruppo. L'incremento rispetto al 1964, pari al 15,3%, è stato superiore a quello medio sopraricordato per quanto riguarda tanto il traf-

fico passeggeri quanto quello merci. In particolare l'aumento del traffico merci è stato del 19,4%, in relazione al forte sviluppo sui tratti Bologna-Firenze e Roma-Napoli (+ 34,4% e + 36,3% rispettivamente). Sul tratto Firenze-Roma, per il quale non è possibile istituire un confronto con il 1964, il traffico complessivo ha superato i mille milioni di veicoli-km, pari ad oltre il 30% del traffico totale dell'Autostrada del Sole.

Sulla Firenze-Mare, ad un incremento del 9,1% del traffico passeggeri ha corrisposto una flessione del 2% circa nel traffico merci; tale andamento è dovuto, presumibilmente, all'apertura del tratto Firenze-Roma dell'Autostrada del Sole, sul quale si è riversato il traffico merci diretto a Roma, in precedenza assorbito dalla S.S. Aurelia tramite la Firenze-Mare.

Per quanto riguarda le autostrade ex ANAS, il confronto con l'esercizio precedente indica un incremento dell'ordine del 9%, che riflette uno sviluppo dell'11% e del 4%, rispettivamente, per il traffico passeggeri e per quello merci. Sulla autostrada Milano-Brescia lo sviluppo del movimento merci ha superato, anche nel 1965,

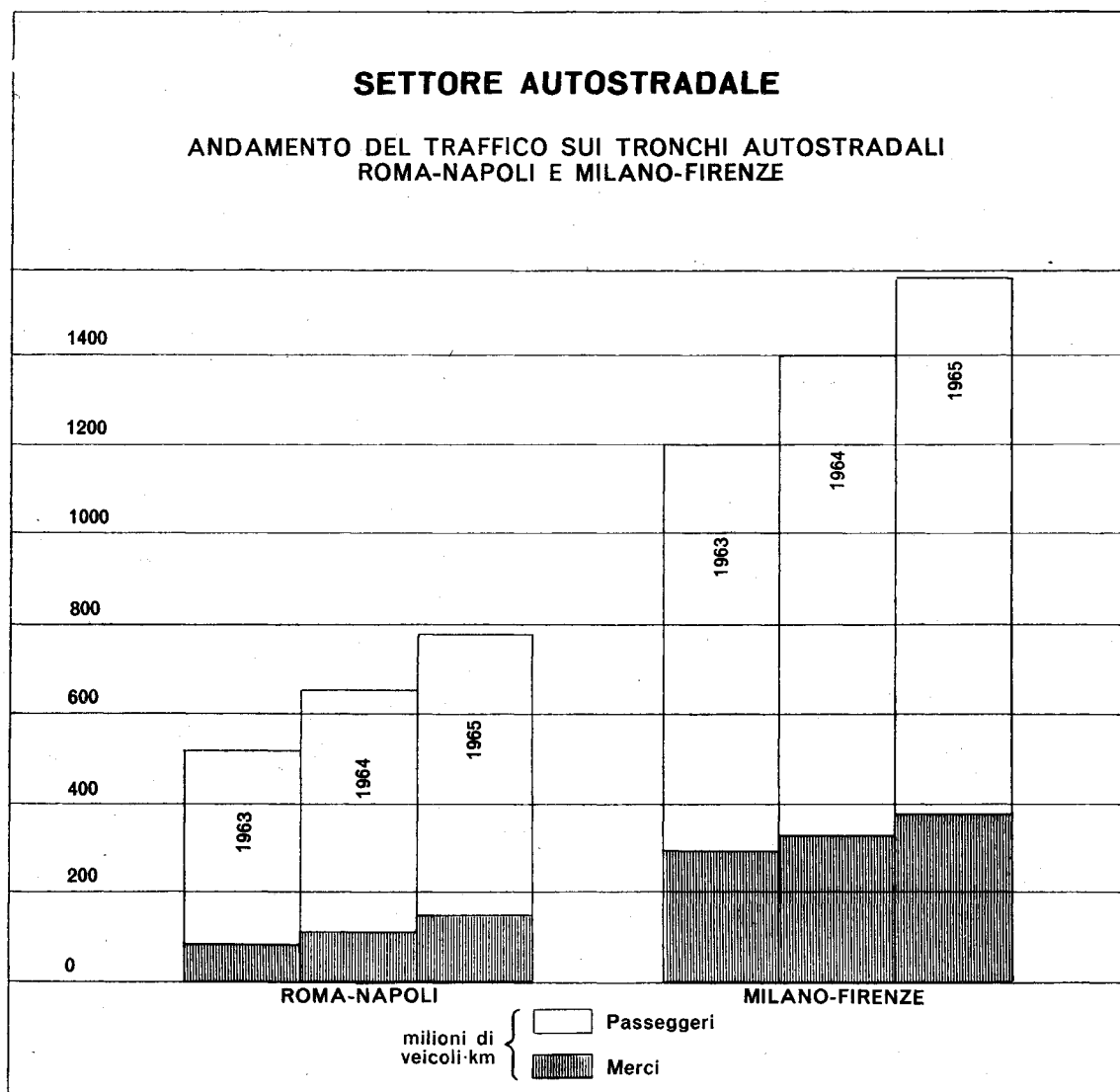


Tabella n. 30 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1965

Autostrade	Passeggeri		Merci		Totale	
	Migliaia veicoli·km	Variazioni % sul 1964 (a)	Migliaia veicoli·km	Variazioni % sul 1964 (a)	Migliaia veicoli·km	Variazioni % sul 1964 (a)
Milano-Bologna	866.754	+ 10,6	229.375	+ 4,5	1.096.129	+ 9,3
Bologna-Firenze Nord	342.847	+ 18,6	136.017	+ 34,4	478.864	+ 22,7
Firenze Nord-Roma (b)	803.065	—	261.253	—	1.064.318	—
Roma-Napoli	635.373	+ 17,1	141.610	+ 36,3	776.983	+ 20,2
Totale Autostrada del Sole	2.648.039	+ 14,2	768.255	+ 19,4	3.416.294	+ 15,3
Firenze-Mare	326.072	+ 9,1	64.357	— 2,1	390.429	+ 7,1
Genova-Savona (c)	107.165	—	21.888	—	129.053	—
Genova-Serravalle	229.246	+ 19,6	126.063	— 2,8	355.309	+ 10,6
Genova-Sestri (d)	779	—	56	—	835	—
Milano-Brescia	626.470	+ 7,6	210.250	+ 10,8	836.720	+ 8,4
Milano-Laghi	467.991	+ 12,1	54.550	+ 0,3	522.541	+ 10,8
Totale altre autostrade	1.757.723	+ 10,7	477.164	+ 3,6	2.234.887	+ 9,1
Totale generale	4.405.762	+ 12,5	1.245.419	+ 11,4	5.651.181	+ 12,3

(a) Calcolate in dati relativi ai tratti comparabili in termini di periodi di apertura al traffico.

(b) Tronco aperto completamente al traffico il 4 ottobre 1964.

(c) Il 19 dicembre 1964 sono stati aperti al traffico 8,5 km, che si sono aggiunti ai 25,5 km preesistenti.

(d) Si riferisce al tronco Recco-Rapallo, aperto al traffico il 15 dicembre 1965.

quello passeggeri, mentre sulla Genova-Serravalle e sulla Milano-Laghi il traffico merci è leggermente diminuito o è rimasto stazionario.

Il totale dei veicoli effettivi immessi sulle autostrade del gruppo è stato nel 1965 di 96,2 milioni, contro 83,2 dell'esercizio precedente; la sola Autostrada del Sole, con 40,7 milioni di veicoli, ha assorbito il 42% del totale. A seguito dell'apertura al traffico del tronco Firenze-Roma, la percorrenza media per veicolo sull'intera rete del gruppo in esercizio è salita, per il traffico passeggeri, da 53,61 a 57,64 km e, per il traffico merci, da 56,03 a 63,00 km. La punta massima del traffico giornaliero è stata registrata anche nel 1965 sulla Firenze-Mare, il 1° agosto, con 72.764 veicoli effettivi (64.858 nel 1964).

I proventi del traffico per pedaggi hanno raggiunto nel 1965 i 34,8 miliardi di lire, di cui 23,3 relativi alla Milano-Napoli, 2,2 alla Firenze-Mare e 9,3 alle autostrade ex ANAS.

Sulle autostrade Milano-Laghi e Genova-Serravalle, con il completamento delle opere di raddoppio, le tariffe di pedaggio sono state aumentate allineandole a quelle di convenzione sulla Genova-Serravalle e portandole ad un livello del 20% inferiore a quelle di convenzione sulla Milano-Laghi.

Il saldo del conto economico (nel quale confluiscono i costi di costruzione, gli oneri finanziari, le spese e gli introiti di esercizio), di L.miliardi 77,7, è stato portato, come nei decorsi esercizi, in aumento della voce dell'attivo patrimoniale « costi di costruzione delle autostrade », voce che ha raggiunto a fine 1965 l'importo di L.miliardi 457,6.

La *Società per Azioni per il Traforo del Monte Bianco*, il cui controllo è stato rilevato nel 1964 dall'Istituto, ha affidato nel 1965 alla società *Autostrade* la progettazione e direzione dei lavori da eseguire nel piazzale della galleria e la messa a punto di tutti gli impianti.

Nel corso del 1965 sono stati portati a termine i lavori per il traforo del Monte Bianco, aperto al traffico nel luglio dello stesso anno.

A fine anno i veicoli transitati nei due sensi attraverso il traforo avevano raggiunto le 345.000 unità. Si prevede che il traffico segnerà ulteriori sviluppi, anche per effetto delle sistemazioni dei collegamenti stradali sia dalla parte italiana (con il completamento dell'autostrada Quincinetto-Aosta) che nel versante francese.

Settore radiotelevisivo

Il 1965 ha visto un ulteriore sviluppo capillare delle reti radiofoniche e televisive che la RAI ha realizzato nei tempi previsti dalla vigente convenzione. Nel settore televisivo gli impianti installati nell'anno risultano dalla tabella n. 31.

Tabella n. 31 - Incremento degli impianti televisivi nel 1965

	Consistenza		Incrementi
	al 31-12-1964	al 31-12-1965	
I RETE TV			
Trasmittitori	31	32	1
Ripetitori	626	637	11
<i>Totale</i>	657	669	12
II RETE TV			
Trasmittitori	32	32	—
Ripetitori	57	82	25
<i>Totale</i>	89	114	25
<i>Totale generale</i>	746	783	37

Con l'attivazione di 12 ripetitori e la trasformazione di un ripetitore in trasmettitore si è ridotta al 2% circa l'aliquota della popolazione non ancora in grado di ricevere i programmi della I rete TV.

Per la II rete TV l'entrata in servizio di 25 nuovi impianti, di cui 5 destinati alle trasmissioni a colori di prova, ha consentito l'ampliamento delle possibilità di ricezione a circa il 78% della popolazione.

L'insieme delle due reti contava, alla fine del 1965, 783 impianti trasmettenti in esercizio; tale elevata dotazione è resa necessaria dal tormentato rilievo del nostro

paese che comporta, con la crescente capillarizzazione del servizio, un elevato costo aggiuntivo per nuovo abbonato (1).

Allo scopo di contenere i costi di esercizio e di migliorare il livello tecnico delle trasmissioni, è proseguita l'attuazione del programma di automatizzazione e di perfezionamento degli impianti. Si sono così conseguite economie sulle spese di personale e in particolare di manutenzione, che costituiscono una voce fra le più importanti dei costi relativi agli impianti.

È continuata parallelamente l'attività di studio e sperimentazione. A Trieste (Belvedere) è stato installato in prova un prototipo, costruito dal Laboratorio Ricerche della RAI, di un apparato che consente l'automatizzazione di tutte le manovre essenziali per il funzionamento di un impianto trasmittente. Presso il Centro di produzione di Milano è entrato in attività il nuovo studio TV 3, uno dei migliori d'Europa che, oltre a consentire una più funzionale ed economica realizzazione di produzioni di prosa e rivista, svolge compiti di impianto pilota in vista dell'ammmodernamento di altri centri.

Nel campo della televisione a colori, sono proseguite le trasmissioni di segnali di prova per le industrie produttrici di apparecchi riceventi ed è continuata la preparazione per l'inizio di un servizio limitato, subordinatamente alla scelta del sistema di trasmissione ed alle decisioni che dovranno essere assunte in sede politica. Presso lo studio P 1 di Roma sono stati effettuati, con esito positivo, numerosi esperimenti per la trasmissione di film a colori. La RAI ha inoltre collaborato al gruppo di studio sulla televisione a colori, costituito presso l'*Unione Europea di Radiodiffusione e Televisione*.

È rimasta sostanzialmente immutata nel corso del 1965 la struttura dei programmi televisivi, sia per quanto riguarda la distribuzione oraria che l'equilibrio tra i vari generi di trasmissione. È stato particolarmente curato il coordinamento tra i programmi della prima rete e quelli della seconda, allo scopo di offrire agli utenti, attraverso una migliore distribuzione delle trasmissioni, una gamma di scelte quanto più possibile ampia e differenziata.

Il volume delle trasmissioni televisive è stato in totale, nel 1965, di 4.708 ore (4.559 nel 1964), delle quali 3.708 relative al programma nazionale e 1.000 al secondo programma.

Alle trasmissioni ricreative e culturali è stato dedicato il 42% del totale ed a quelle informative il 27%. Il maggiore impegno consacrato alle trasmissioni scolastiche — 1.048 ore contro 895 nel 1964 — ha consentito di portare il numero delle lezioni per la Scuola Media a 90 settimanali. Sono stati anche creati 37 nuovi posti di ascolto in altrettante località. Gli esami sostenuti da quasi tutti gli alunni della II classe della Scuola Media hanno dato risultati positivi, con la promozione dell'85% dei candidati.

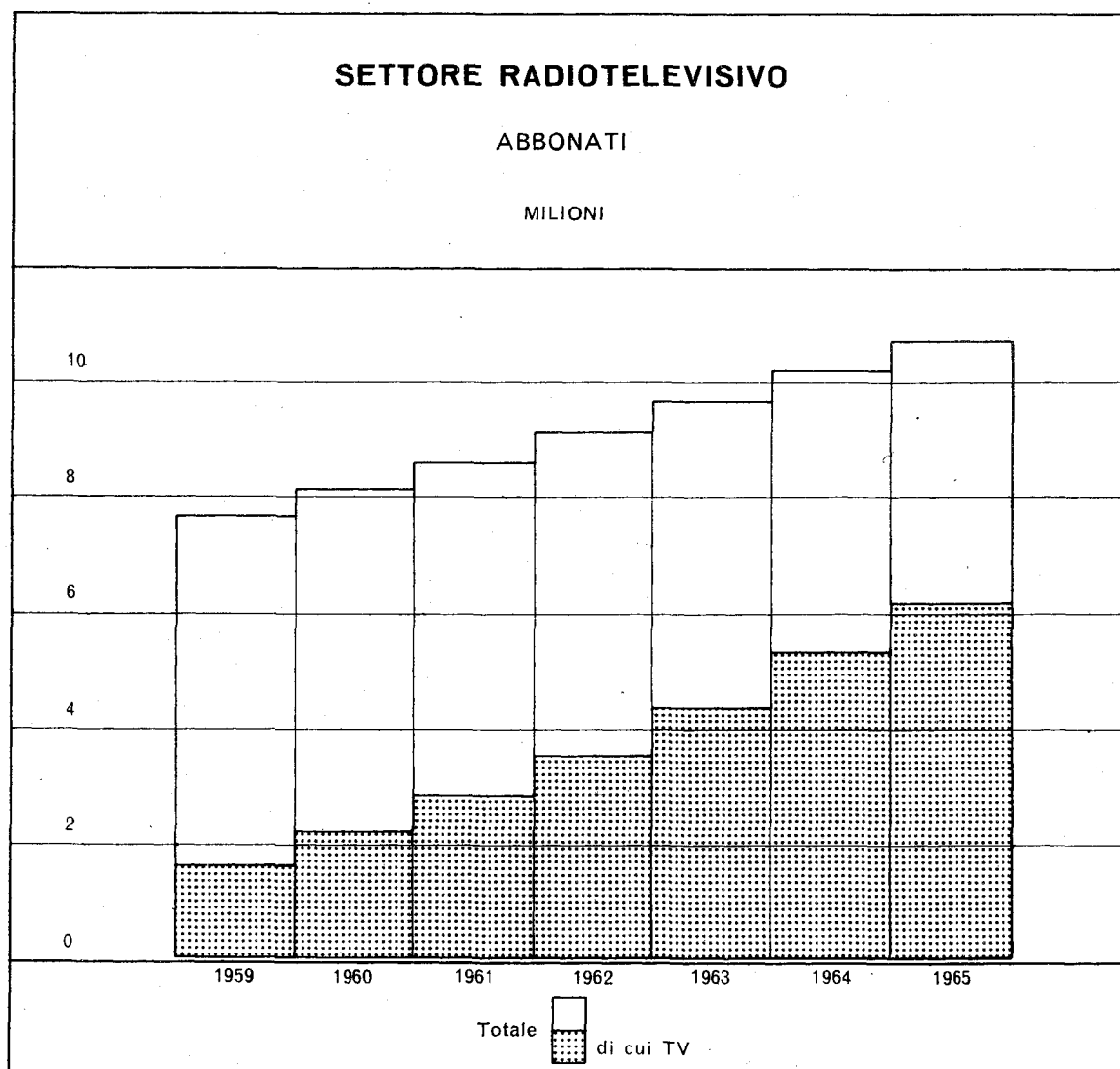
Si è accresciuto all'estero l'interesse per i vari corsi di Telescuola. Durante l'anno, 233 esperti di 61 paesi, per la maggior parte africani, asiatici e latinoamericani, hanno studiato la preparazione e la realizzazione dei programmi scolastici, mentre l'UNESCO ed il Consiglio d'Europa ne hanno fatto oggetto di indagini.

(1) Si rileva, a titolo di confronto, che alla fine del 1964, a fronte dei 746 impianti attivi in Italia, la Gran Bretagna ne contava 75, la Francia 280 e la Germania federale 639.

Gli impianti *radiofonici* hanno registrato nel 1965 gli incrementi risultanti dalla tabella n. 32.

Tabella n. 32 - Incremento degli impianti radiofonici nel 1965

Tipo di trasmettitore	Consistenza				Incrementi o decrementi	
	al 31-12-1964		al 31-12-1965		n.	potenza kW
	n.	potenza kW	n.	potenza kW		
A onda media	127	1.452	127	1.455	—	3
A onda corta	10	555	10	555	—	—
A modulazione di frequenza	1.381	240	1.470	239	89	-1



Per quanto riguarda la rete a onda media, è proseguita la costruzione del nuovo impianto trasmettitore da 300 kW di Roma-Santa Palomba, in sostituzione di quello esistente da 100 kW, allo scopo soprattutto di migliorare la ricezione serale e notturna nelle regioni dell'Europa centrale, ove risiedono molti connazionali emigrati. A causa di difficoltà tecniche dell'azienda fornitrice dell'impianto, l'entrata in funzione in via sperimentale di detto trasmettitore è avvenuta all'inizio del corrente anno, con un ritardo di qualche mese sui tempi inizialmente previsti.

Sono stati installati nell'anno 92 nuovi impianti trasmettenti a modulazione di frequenza, dei quali 3 in sostituzione di altrettanti vecchi impianti, 4 per la diffusione dei programmi in lingua tedesca per l'Alto Adige e 4 per programmi speciali o di riserva. La potenza complessiva degli impianti di tale tipo è tuttavia lievemente diminuita a seguito di modifiche rese possibili in alcune zone dall'installazione di nuovi trasmettitori.

Nel complesso le ore di programmazione radiofonica nello scorso anno sono state 42.806, con una diminuzione di 1.150 ore rispetto al 1964. Ai programmi per l'estero sono state dedicate 11.985 ore, di cui 2.729 ore, pari al 23%, al «notturno dall'Italia».

L'impostazione dei programmi radiofonici non ha subito sensibili variazioni rispetto al 1964, tranne che per le trasmissioni per l'estero ad onda corta e ad onda media, il cui schema è stato modificato, d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a partire dal maggio dell'anno scorso, con la riduzione, tra l'altro, delle trasmissioni verso l'Australia e l'Africa e l'istituzione di un programma particolare per il centro ed il nord Europa. I servizi informativi, aumentati nell'anno di 3 notiziari quotidiani, hanno raggiunto, in complesso, i 30 notiziari giornalieri. A Trento è stata recentemente inaugurata una agenzia per i servizi giornalistici.

Il servizio di filodiffusione, in esercizio in 12 grandi città italiane, non ha incontrato sinora un rilevante successo tra il pubblico (le richieste di allacciamento a tutto il 31 dicembre 1965 ammontavano a 9.125) ed è stata perciò concordata con la concessionaria telefonica SIP una nuova disciplina normativa, attualmente all'esame del Ministero delle poste e telecomunicazioni, volta a semplificare la procedura per le richieste di allacciamento.

Gli abbonati alle radiodiffusioni alla fine del 1965 erano 10.615.043, con un incremento netto, rispetto al 1964, di 513.044 unità, di poco inferiore a quello registrato nell'anno precedente. Gli abbonati anche alla televisione erano 6.044.542, con un incremento netto di 829.039 unità, pertanto inferiore al massimo, registrato nel 1964, di 930.614 unità. Su tale andamento hanno inciso probabilmente sia l'evoluzione congiunturale sia il grado di diffusione ormai raggiunto dall'utenza, almeno in rapporto ai livelli attuali di reddito. Si vedano in proposito i dati sulla diffusione dell'utenza radiofonica e televisiva in relazione al reddito pro capite in alcuni paesi d'Europa presentati nella tabella n. 33. Si osserva che, degli otto paesi considerati, soltanto la Gran Bretagna presenta un rapporto tra densità televisiva e reddito pro capite superiore a quello italiano.

Tabella n. 33 - Abbonamenti complessivi e televisivi in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1964

Paesi	Abbonamenti (migliaia)		Densità per 100 abitanti Indice: Italia = 1		Rapporto fra densità e reddito pro capite Indice: Italia = 1	
	RF-TV	di cui TV	RF-TV	di cui TV	RF-TV	di cui TV
Germania R. F.	16.960	9.980	1,5	1,7	0,8	0,9
Gran Bretagna	15.958	13.132	1,5	2,4	0,8	1,3
Francia	14.142	5.371	1,5	1,1	0,8	0,6
<i>Italia</i>	<i>10.102</i>	<i>5.216</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>
Olanda	4.729	1.790	2,0	1,4	1,3	1,0
Belgio	3.416	1.340	1,8	1,4	1,1	0,8
Austria	2.661	568	1,9	0,8	1,6	0,7
Svizzera	2.111	492	1,8	0,8	0,8	0,3
Danimarca	1.403	954	1,5	2,0	0,8	1,0

Grazie ai progressi indicati, la densità per 100 famiglie è salita nel 1965 da 72,1 a 74,9 per l'insieme dell'utenza, e da 37,2 a 42,6 per quella anche televisiva. La ripartizione dell'utenza per grandi circoscrizioni geografiche alla fine dell'anno scorso risulta dalla tabella n. 34.

Tabella n. 34 - Diffusione ed incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche nel 1965

Circoscrizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incremento % sul 1964	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incremento % sul 1964	per 100 famiglie
Nord	5.767	4,4	84,1	3.291	15,9	48,0
Centro	2.132	5,5	82,2	1.298	15,1	50,1
Sud	1.846	6,4	59,3	1.017	16,4	32,7
Isole	870	6,0	53,8	438	17,0	27,1
<i>Italia</i>	10.615	<i>5,1</i>	<i>74,9</i>	6.044	<i>15,9</i>	<i>42,6</i>

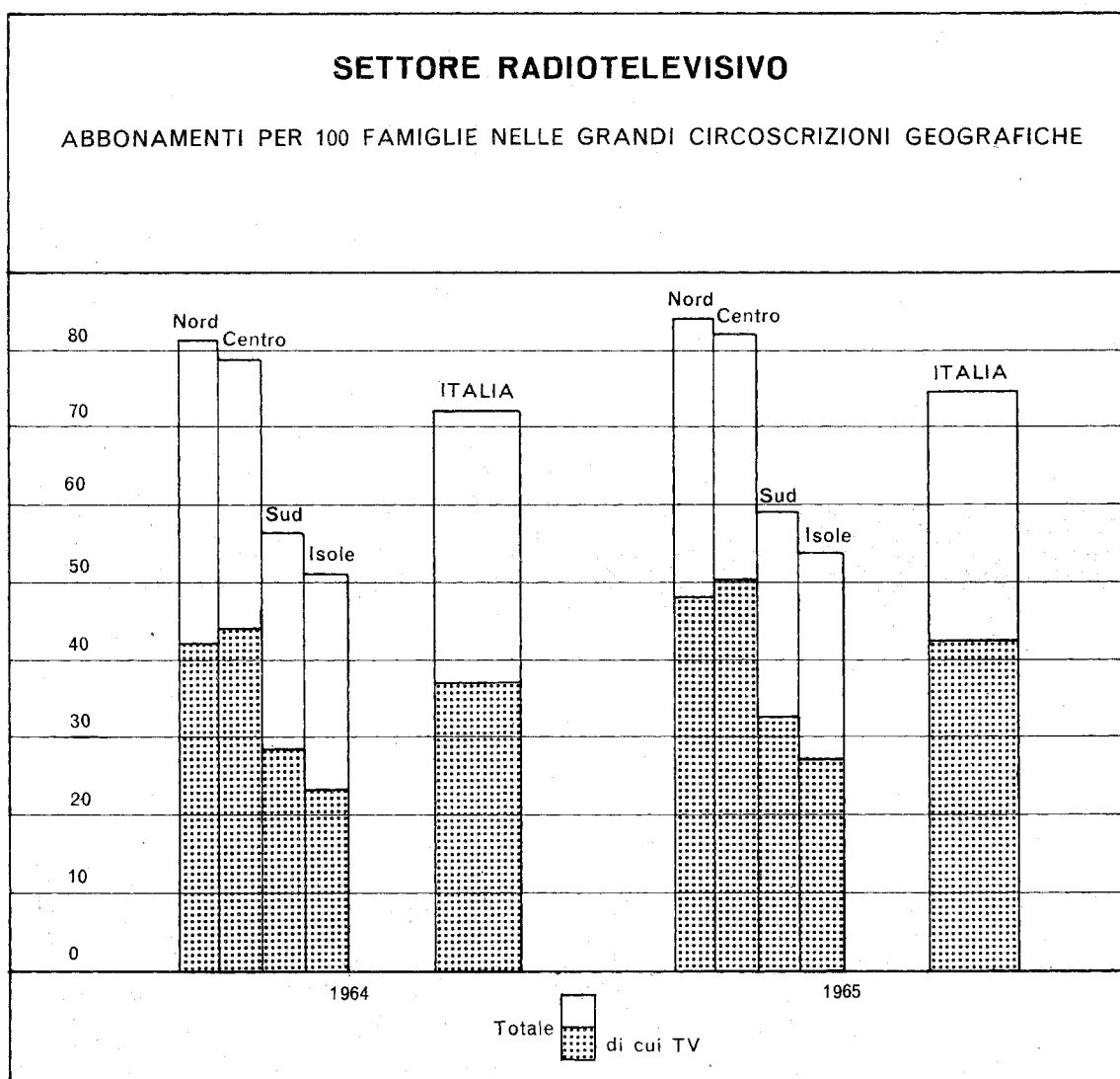
Si osserva che, pur rimanendo il Sud e le Isole ancora distanziati, in termini di densità, dalle altre due circoscrizioni, è proseguito nel 1965 l'avvicinamento, con un saggio di incremento nel Mezzogiorno mediamente superiore di circa un punto a quello medio nazionale.

La gestione degli abbonamenti ordinari alla televisione, affidata alla RAI dal Ministero delle Finanze, è svolta dal Centro Elettronico Aziendale con un sistema completamente integrato. Il Centro è inoltre utilizzato per il trattamento di infor-

mazioni di interesse aziendale, oltre che per elaborazioni di carattere tecnico e scientifico.

Il personale d'organico della RAI ammontava, al 31 dicembre 1965, a 8.858 unità, con un aumento di 164 unità rispetto alla fine dell'anno precedente. Il personale assunto per esigenze temporanee di servizio è stato pari a 682 unità-anno, contro 592 unità nel 1964.

Il Servizio Opinioni, oltre a proseguire i consueti sondaggi, ha effettuato anche varie indagini speciali sulle caratteristiche quantitative e qualitative del pubblico. Dai sondaggi è risultato che nel 1965 la media delle presenze ai teleschermi è stata di 9,8 milioni per il programma nazionale e di 3,7 milioni per il secondo programma. Per le rilevazioni settimanali degli indici di gradimento sono state intervistate circa 200.000 persone. Un'indagine speciale, tra le altre, è stata condotta sulla diffusione dei programmi radiofonici e televisivi fra i lavoratori italiani in Germania.



Nel giugno 1965 si è svolta a Venezia l'assemblea generale dell'*Unione Europea di Radiodiffusione e Televisione*, cui la RAI partecipa attivamente. Nel corso dell'anno hanno preso contatto con la società 146 delegazioni o singoli rappresentanti di enti radiotelevisivi provenienti da paesi europei ed extraeuropei.

Sulla rete Eurovisione sono stati effettuati nel 1965 169 trasmissioni e 55 collegamenti unilaterali verso l'estero. Sono stati inviati all'estero 660 programmi e servizi giornalistici filmati e ne sono stati importati 392. I collegamenti radiofonici dall'estero sono stati 3.557 e quelli per l'estero 1.681.

È continuato l'invio a stazioni radiofoniche della Germania Federale, del Lussemburgo e dell'Olanda di programmi destinati ai lavoratori italiani in quei paesi; allo stesso scopo sono stati forniti alle reti televisive tedesca e svizzera notiziari e rubriche settimanali.

La consociata *RAI-Corporation* ha proseguito la sua intensa attività di distribuzione di programmi radiofonici e televisivi nel Nord America. Analoga attività è stata affidata, per l'America latina, a un ufficio di rappresentanza istituito a Montevideo.

Gli investimenti effettuati dalla RAI nel 1965 sono ammontati a 12,9 miliardi, contro una media annua, nel quinquennio precedente, di 10,7.

Il capitale sociale della RAI è stato aumentato, nell'assemblea straordinaria del 29 aprile 1965, da L. 8.250.000.000 a L. 10.000.000.000, per metà con emissione di azioni a pagamento e per metà mediante distribuzione di azioni gratuite.

Il conto economico dell'azienda si è chiuso con un margine lordo che ha consentito di effettuare adeguati stanziamenti al fondo ammortamenti e di remunerare il capitale aumentato con un dividendo del 6%, pari a quello dell'esercizio precedente (per un ammontare di 552 milioni, tenuto conto del godimento 1° dicembre 1965 delle nuove azioni).

La quota degli introiti della RAI devoluta allo Stato è stata nel 1965 di 9.483 milioni, con un aumento di 751 milioni rispetto al 1964.

Settore partecipazioni varie

Gruppo SME - Società Meridionale Finanziaria

Come detto nella prima parte di questa relazione, sul finire del 1965 l'IRI ha rilevato dalla *Finsider* la partecipazione al capitale della SME, pari al 40,9%, già posseduta dalla *Finelettrica* prima della sua incorporazione nella *Finsider*. L'Istituto ha in tal modo acquisito il diretto controllo della stessa SME.

Nel corso del 1965, secondo anno di attività della società come finanziaria, la SME è stata impegnata nella realizzazione dei programmi già deliberati e nello studio di nuove iniziative atte a consentire il più economico e sollecito utilizzo dei fondi di indennizzo ex-elettrici ancora disponibili.

La società si è trovata ad operare in una situazione in cui, alle inevitabili difficoltà di un inserimento in campi nuovi di attività, si sono aggiunte le perplessità suscitate da una prospettiva congiunturale non ancora favorevole.

In tale quadro la SME, che nel 1964 si era impegnata nei settori della carta e degli ausiliari della telefonia, ha definito ed avviato nel 1965 e nei primi mesi del 1966 nuove iniziative di grande interesse per lo sviluppo delle regioni meridionali nei settori agricolo-alimentare e urbanistico.

Nel primo settore le iniziative del gruppo rispondono ad un indirizzo di integrazione verticale, dallo stadio dell'attività agricola vera e propria a quello della conservazione e della distribuzione del prodotto. Gli sviluppi previsti comporteranno la diffusione delle tecniche colturali più moderne con la creazione di aziende agricole modello, l'adozione di tipi di conservazione, come il surgelamento, ancora scarsamente introdotti nel nostro paese e il ricorso a strumenti di distribuzione commerciale di massa (supermercati).

In base a tale impostazione la SME ha assunto nel 1965 una partecipazione di maggioranza nella *Surgela-Società Industrie Alimentari e Conserviere della Valle del Tronto* e una di minoranza nella *Cirio-Società Generale delle Conserve Alimentari*. Ha acquistato, inoltre, tramite la consociata SEBI, alcune tenute per la trasformazione in aziende modello.

Il processo di industrializzazione in atto nelle regioni meridionali pone d'altra parte con particolare urgenza il problema di strutture urbanistiche che, attualmente inadeguate e carenti, debbono far fronte ad un notevole afflusso di popolazione.

Un intervento della SME nel settore è quindi pienamente rispondente a finalità di interesse pubblico e appare realizzabile nella misura in cui possa estrinsecarsi in iniziative giustificate sotto l'aspetto economico-aziendale, da cui la SME non può prescindere.

La società ha pertanto deciso di assumere una partecipazione paritetica con l'*Istituto Romano Beni Stabili* nella *Beni Stabili Taranto-Bestat s. p. a.*, in vista della realizzazione di un grande centro edilizio direzionale a Taranto atto a soddisfare le esigenze sorte, in questo campo, a seguito della realizzazione del centro siderurgico *Italsider* e di altri insediamenti industriali.

L'intero complesso, che sorgerà nel nucleo centrale della zona di sviluppo cittadino prevista dal piano regolatore, avrà un volume dell'ordine di 900 mila mc e sarà strutturato secondo i criteri più aggiornati di urbanizzazione e viabilità.

L'attenzione della SME si è anche soffermata sul problema delle infrastrutture viarie, in particolare dei collegamenti tra i centri urbani e la grande rete viaria nazionale.

Il primo caso considerato è quello dei collegamenti nella zona metropolitana di Napoli, caratterizzata da forme sempre più gravi di congestione anche come effetto del gravitare su di essa dei flussi di traffico veloce, industriale e turistico, generato dalla realizzazione dell'Autostrada del Sole e della Salerno-Reggio Calabria. La SME parteciperà pertanto alla iniziativa, promossa dall'Istituto, per la costruzione dell'Autostrada Tangenziale di Napoli, nuova arteria veloce destinata ad assicurare questi collegamenti a lungo raggio, agevolando nel contempo il traffico gravitante sul comprensorio delle aree di nuova industrializzazione.

Per il 1965 la SME ha chiuso l'esercizio con un risultato economico positivo, che ha consentito la distribuzione di un dividendo dell'8%.

Ad integrazione di quanto sopra riferito si danno qui di seguito dati e notizie in merito all'attività ed ai risultati economici delle principali aziende dalla stessa controllate.

CELDIT – Nel corso del 1965 si sono accentuati i sintomi di crisi sul mercato cartario italiano. A una sostanziale stazionarietà della domanda ha infatti corrisposto un notevole ampliamento dell'offerta, per effetto della progressiva entrata in funzione dei nuovi impianti progettati negli anni precedenti (con un investimento che per l'industria nazionale del settore si calcola in 160 miliardi nel biennio 1963-64). L'inadeguato utilizzo della nuova capacità produttiva si è accompagnato a una flessione dei prezzi di vendita dell'ordine del 5%.

La crisi ha colpito anche il settore in cui opera la *Celdit* (carta da scrivere e da stampa): la società ha registrato nel 1965 una diminuzione dell'11,5% nelle vendite (da 35.700 a 31.600 t) e del 4,4% circa nei prezzi, con una conseguente notevole contrazione del fatturato, sceso da 6,5 a 5,5 miliardi. Nel contempo i costi unitari di produzione sono sensibilmente aumentati, anche per il minor utilizzo della capacità produttiva aziendale. Dato tale sfavorevole andamento l'esercizio si è chiuso in sostanziale pareggio (a fronte di un utile di 159 milioni nel 1964) dopo un'adeguata assegnazione al fondo ammortamenti.

NAPOLGAS – Nel corso del 1965 la società ha registrato una ulteriore espansione della sua attività, con un incremento delle vendite del 2,7%; il numero degli utenti serviti è passato da 163.851 a 170.558 (+ 4,1%).

Il conto economico dell'esercizio consentirà, nel suo complesso, di effettuare adeguati ammortamenti e di distribuire un dividendo non inferiore a quello dell'esercizio precedente (4,50%).

ALFACAVI – La società ha registrato, nel 1965, un notevole incremento sia del fatturato (salito a 3,2 miliardi) sia degli ordini assunti, passati da 2,1 a 3,3 miliardi. Al consistente flusso di commesse di cavi elettrici da parte dell'ENEL si è infatti accompagnato uno sviluppo particolarmente rapido della domanda di cavi telefonici, in relazione ai vasti programmi delle concessionarie.

Tale andamento si è riflesso nel conto economico, che permette, dopo aver effettuato adeguati ammortamenti, di remunerare nella misura del 6% il capitale sociale, aumentato nell'anno da L.miliardi 0,8 a L.miliardi 2,0.

Agli inizi del 1965 la società ha dato avvio alla costruzione in provincia di Benevento di un nuovo stabilimento per la produzione di cavi telefonici, del quale si prevede l'entrata in esercizio intorno alla fine dell'anno corrente.

SURGELA – La società, che opera anche nel campo della conservazione alimentare con sistemi tradizionali, ha considerevolmente sviluppato nel 1965 la propria attività nel nuovo settore dei surgelati. La produzione di ortofrutticoli surgelati è infatti stata di 1.700 t, contro le 400 t del 1964. La società ha inoltre concluso alcuni importanti contratti di vendite e avviato una propria catena di distribuzione nel ramo. Nei primi mesi del 1965 la *Surgela* ha aumentato il proprio capitale sociale da 350 a 700 milioni. Il risultato economico, in questa delicata fase di avvio, non permette ancora la distribuzione di un dividendo.

SEBI-*Società per l'Esercizio di Attività Agricole e Immobiliari* – Nel corso del 1965 la SEBI ha accresciuto, attraverso le sue consociate, il proprio patrimonio agricolo. La SAB-*Società Agricola Bruzia* ha infatti acquistato una tenuta di 370 ettari nel comune di Altomonte (Cosenza), mentre la *Società Agricola S. Giovanni in Fonte* ha comprato una tenuta di 150 ettari nel comune di Cerignola nel foggiano. Nei primi mesi del 1966 sono state acquistate altre tenute per complessivi 400 ettari.

Inoltre la SEBI ha acquistato il 50% del pacchetto azionario della società *Valsele-Società per lo Sviluppo dell'Agricoltura* (con capitale sociale di 100 milioni poi aumentato a 200 milioni), che ha per scopo lo studio, la progettazione e la direzione di trasformazioni fondiari, nonché la preparazione e la vendita di prodotti chimici per l'agricoltura.

Infine nelle due tenute di proprietà, direttamente gestite dalla società (S. Chiara nel foggiano e Monteruga nel leccese), i risultati sono stati soddisfacenti e permettono anche quest'anno una adeguata remunerazione al capitale sociale.

SAIVO

La società, abbandonate nel 1964 le produzioni di tipo artigianale (sbozzi per occhialeria e vetri da sole), ha concentrato la propria attività nei tre settori del mosaico, del vetro pressato e del vetro cavo meccanico. La produzione del vetro pressato

si è giovata dell'introduzione di macchine automatiche che hanno notevolmente aumentato la capacità produttiva. Nel settore del vetro cavo meccanico è entrata in funzione, nei primi mesi dell'anno, la nuova linea per la fabbricazione automatica dei calici, che, con quella esistente, destinata alla produzione dei bicchieri soffiati, dovrebbe saturare la capacità dei mezzi fusori del settore stesso.

Lo sviluppo della produzione e soprattutto delle vendite è risultato, peraltro, inferiore alle previsioni; ciò va in particolare attribuito alla difficoltà di avviamento della nuova produzione di calici e alla perdurante crisi dell'edilizia, che costituisce il mercato dei prodotti di vetro pressato. Negativo è stato infine l'andamento nel settore del mosaico, nonostante un certo successo delle vendite all'estero.

Complessivamente il fatturato è salito da L.miliardi 1,8 nel 1964 a L.miliardi 2,0 nel 1965. I risultati economici sono stati negativi anche nell'esercizio trascorso; su di essi ha influito l'aumento dei costi del lavoro conseguente all'applicazione del nuovo contratto collettivo, entrato in vigore il 1° luglio 1965.

Manifatture Cotoniere Meridionali

La crisi che da tempo travaglia l'industria tessile cotoniera ha raggiunto nel 1965 la sua punta massima. Si è infatti registrata una forte contrazione delle produzioni e conseguentemente dei ricavi di tutte le imprese del settore, con la chiusura e il fallimento di alcuni tra i maggiori complessi; tale negativo andamento trova anche origine, come è noto, nelle carenze strutturali dell'industria tessile cotoniera nazionale.

In tale contesto il fatturato delle *Manifatture Cotoniere Meridionali* è stato di L.miliardi 7, segnando una flessione di oltre il 20% rispetto al già insoddisfacente livello del 1964.

Una diminuzione ancora più sensibile, dell'ordine del 30-40%, si è verificata nella produzione sia di filati che di tessuti. La società, dovendo alleggerire almeno in parte le rilevanti giacenze di magazzino di fine 1964, è stata infatti costretta all'inizio dell'anno a ridurre gli orari di lavoro fino a un minimo di 24 ore settimanali. Il livello particolarmente basso di utilizzo degli impianti, non permettendo di beneficiare della maggiore produttività conseguente alla realizzazione del programma di riorganizzazione dell'azienda, ha fatto venir meno il presupposto essenziale del programma stesso, con effetti particolarmente gravi per la società.

Alla netta flessione registrata dai ricavi ha fatto riscontro un ulteriore generale aumento di costi, in particolare del costo del lavoro, che ha accentuato lo squilibrio del conto economico.

La perdita di esercizio è stata, pertanto, notevolmente più grave di quella dell'anno precedente; tale perdita, aggiunta a quelle già iscritte in bilancio, ha reso necessario procedere a una svalutazione del capitale sociale, successivamente riportato al livello precedente.

Per l'esercizio in corso sono previsti risultati meno pesanti in relazione alla lieve ripresa denunciata dal mercato nei primi mesi dell'anno, che induce a ritenere superata la fase più acuta della crisi dell'industria cotoniera. Tuttavia persisterà l'influenza negativa per il settore di fenomeni strutturali, quali lo sviluppo dell'industria cotoniera nei paesi del terzo mondo e l'introduzione sul mercato di nuove fibre sintetiche da parte dell'industria chimica.

In tale quadro permangono gravi interrogativi sui futuri sviluppi della società, le cui deficienze strutturali sono attualmente oggetto di riesame alla luce dell'evoluzione in atto nel settore.

Nel corso dell'esercizio 1965 è stata portata a termine dalla consociata *Manifatture Confezioni Meridionali* la costruzione dello stabilimento di Nocera Inferiore, la cui gestione è stata affidata alla *Me.Con. s.p.a.*, appositamente costituita tra una società del gruppo IRI ed un gruppo privato già introdotto nel settore delle confezioni.

Nel novembre 1965, la *Me.Con.* ha dato inizio, con interessanti prospettive di lavoro, all'attività produttiva dello stabilimento, basata sulla lavorazione di capi civili e militari; l'occupazione a fine anno aveva raggiunto circa 500 unità.

Il Fabbricone - Lanificio Italiano

Lo sfavorevole andamento congiunturale ha inciso, anche nel 1965, sulla gestione sociale. Il calo e l'eccessivo frazionamento delle vendite, a prezzi non remunerativi, hanno infatti ulteriormente abbassato il grado di utilizzazione degli impianti, determinando un aumento dei costi di trasformazione in coincidenza con la diminuzione dei ricavi unitari.

La produzione di filati è stata di 716 t contro le 753 t del 1964, segnando quindi una ulteriore leggera flessione (— 5%); più netta la caduta nel ramo dei tessuti, passati da 1.675 mila m a 1.359 mila m, con una diminuzione del 19%. Si è avuto invece un certo incremento di attività nei settori minori (assortitura, lavatura e pettinatura).

L'afflusso degli ordini si è mantenuto, nel suo complesso, costantemente al disotto del volume dell'esercizio precedente; particolarmente sensibile è stata la caduta nel settore filati per maglieria.

Nell'insieme, il fatturato è diminuito, passando da L.miliardi 4,1 nel 1964 a L.miliardi 3,7 nel 1965; a ciò ha corrisposto un ulteriore incremento dei costi, specie di mano d'opera. L'esercizio si è così chiuso con una perdita di 614 milioni, contro i 323 del 1964.

Monte Amiata

Il prezzo del mercurio sul mercato internazionale, pur avendo denunziato una certa flessione a partire dal mese di settembre, si è mantenuto per tutto il 1965 su livelli nettamente superiori a quelli del precedente esercizio. Il buon volume delle vendite della *Monte Amiata*, la cui produzione ha eguagliato quella dell'anno precedente, ha consentito di diminuire ulteriormente la consistenza delle giacenze, già assai ridotta a fine 1964. I risultati economici conseguiti — malgrado l'aumento dei costi, specie del lavoro — permettono di mantenere invariata la distribuzione agli azionisti di un dividendo pari al 15%.

Nel corso del 1965 è proseguita l'attività di ricerca mineraria sia nelle zone cinabrifere amiatine e laziali, sia in Calabria, dove sarà presto messo in produzione un giacimento di baritina, peraltro di modeste dimensioni.

Italstrade

L'*Italstrade*, destinata com'è noto ad acquistare veste di società finanziaria capogruppo, neanche nell'esercizio 1965 ha acquisito nuovi lavori in proprio, limitandosi all'esecuzione dei lavori in corso. Nel contempo la società ha provveduto a trasferire buona parte delle attrezzature e del personale alle tre società operative controllate SCAI, ISA e SPEA.

La SPEA ha proseguito la sua collaborazione con la concessionaria *Autostrade* per la progettazione esecutiva e la direzione tecnica dei lavori di costruzioni autostradali affidati al gruppo IRI. I risultati raggiunti dalla società nel 1965 (anche per effetto della revisione apportata alle clausole del contratto con la società *Autostrade*) consentiranno per la prima volta la distribuzione di un dividendo agli azionisti. La SCAI e la ISA hanno, dal canto loro, svolto una mole di lavori considerevole, anche se inferiore a quella dell'esercizio precedente, rispettivamente nel settore autostradale e in quello delle costruzioni industriali, conseguendo risultati soddisfacenti.

Nel settore immobiliare sono proseguiti, sia pure con un ritmo inferiore al previsto, i lavori di costruzione dei fabbricati sociali.

I risultati economici delle società del gruppo hanno permesso alla *Italstrade* la distribuzione di un dividendo del 6%, pari a quello del precedente esercizio.

Strade Ferrate Secondarie Meridionali

Nel corso del 1965 la *Circumvesuviana* ha registrato un ulteriore aumento dei costi, soprattutto del personale. I ricavi, invece, sono rimasti sostanzialmente stazionari, dato che gli effetti dell'aumento tariffario del 15% intervenuto nel giugno 1965 nel settore ferroviario (dove si registra il 90% del deficit complessivo) sono stati annullati da una diminuzione del traffico di circa il 9% rispetto al 1964.

Di conseguenza l'esercizio 1965 si è chiuso con un disavanzo di L.miliardi 2,1, lievemente superiore a quello dell'esercizio precedente.

In effetti, la perdita a carico della società è notevolmente inferiore in quanto la *Circumvesuviana*, anche per il 1965, beneficia dei sussidi integrativi di esercizio; questi sono accordati dallo Stato in attesa che divenga nuovamente operante, con lo stanziamento dei fondi necessari, la legge 2 agosto 1952, n. 1221, che prevede sovvenzioni di esercizio a favore delle ferrovie in concessione.

Il piano di ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, presentato dalla società nel 1962 ed approvato nel suo complesso dalla commissione interministeriale nel febbraio 1965, è ancora all'esame dell'autorità competente per le necessarie modifiche; la sua attuazione resta comunque subordinata allo stanziamento dei fondi occorrenti in base alla citata legge n. 1221.

Va peraltro sottolineato che la realizzazione del piano in base alla legislazione vigente si tradurrebbe per la società in ulteriori gravi oneri.

È stata quindi prospettata alle autorità competenti l'esigenza di una modifica del meccanismo di sovvenzione, che attualmente risulta revisionabile solo due volte per tutto il residuo periodo (oltre 20 anni) di durata della concessione e per di più riconosce un tasso d'interesse inadeguato; inoltre la società si trova esposta al rischio della variazione in aumento dei costi di costruzione rispetto a quelli riconosciuti in preventivo.

I lavori per il raddoppio della linea Barra-Torre Annunziata sono stati avviati nel corso del 1965 nell'ambito degli stanziamenti già esistenti.

Il loro completamento resta ovviamente subordinato all'emanazione dell'apposito provvedimento legislativo, già predisposto dal Ministero dei Trasporti, con il quale dovranno essere stanziati i fondi ancora occorrenti.

Maccarese

L'esercizio 1964-65 ha risentito in notevole misura delle avverse condizioni atmosferiche che nel corso dell'anno hanno colpito, per ben due volte, la tenuta aziendale, arrecando considerevoli danni alle colture ed al patrimonio immobiliare della *Maccarese*.

Sullo sfavorevole andamento dell'esercizio hanno influito inoltre l'accresciuto costo del lavoro ed i rilevanti oneri di avviamento delle nuove iniziative colturali. Tali iniziative, cui non hanno ancora corrisposto risultati economici soddisfacenti, sono attualmente oggetto di attento riesame da parte della società.

Il pesante disavanzo registrato nel 1965, congiunto all'ammontare delle perdite degli esercizi precedenti, ha costretto a ridurre il capitale sociale da L.milioni 1.080 a L.milioni 135, con contemporaneo aumento dello stesso a L.milioni 2.500, in considerazione soprattutto della necessità di ridurre gli oneri finanziari a carico della *Maccarese*.

SIPRA

Nel corso dell'esercizio la SIPRA ha effettuato l'aumento del capitale sociale da L.milioni 500 a L.milioni 1.000 mediante l'emissione di nuove azioni offerte in opzione agli azionisti, per una metà a pagamento e per l'altra metà gratuitamente, con l'utilizzo di riserve straordinarie di bilancio. L'attività della società, nonostante un leggero rallentamento registrato nei settori cinema e stampa, si è mantenuta nel 1965 su livelli soddisfacenti. I risultati dell'esercizio hanno permesso la corresponsione di un dividendo del 10%, pari a quello del 1964, nonostante il raddoppio del capitale.

Cremona Nuova

Il fatturato lordo del 1965 (L.milioni 464) si è mantenuto sui livelli raggiunti lo scorso esercizio, nonostante siano venute a mancare alcune commesse straordinarie del Poligrafico dello Stato. Peraltro, la maggiore incidenza del costo di manodopera (+ 11%) conseguente al rinnovo del contratto collettivo di lavoro, avvenuto all'inizio dell'anno, non ha potuto essere compensata da economie in altre voci di costo, talché il bilancio dell'esercizio si è chiuso con una perdita di L.milioni 19.

La società, nel quadro del programma di rinnovo delle attrezzature aziendali, ha installato nel 1965 un impianto « offset », che è stato avviato agli inizi del 1966.

Wagons-Lits

I passeggeri trasportati nelle carrozze-letto della Compagnia sono aumentati nel 1965 dell'1%. Tale lieve miglioramento ha interessato la generalità delle reti ad eccezione di quelle svizzera e italiana: in quest'ultima, in particolare, il calo del traffico è stato del 5%. Si è registrata d'altra parte una ulteriore diminuzione (pari al 4,9%) dei pasti serviti sui treni, mentre l'attività delle agenzie di viaggio è aumentata del 5,2%.

Il dividendo assegnato agli azionisti per il 1965 è stato pari a quello distribuito nel precedente esercizio (5,50%).

Société Financière Italo-Suisse

Anche nel 1965 la SFIS ha continuato a dare la sua assistenza finanziaria alla consociata *Raffineries du Rhône* il cui inserimento nel mercato si è rivelato difficile, a causa dei forti ribassi verificatisi in Svizzera nel prezzo dei prodotti della raffinazione del petrolio.

In conseguenza i risultati economici dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1965 hanno reso necessaria la riduzione dal 24% al 12% del dividendo al capitale che — come è noto — nel 1964 era stato aumentato da 25 a 50 milioni di franchi svizzeri.

Movimento di tesoreria del gruppo

1. Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo e sua copertura ⁽¹⁾

a) Aziende manifatturiere e di servizi

L'attività delle aziende manifatturiere e di servizi ha comportato nel 1965 un fabbisogno per investimenti in impianti di 577,3 miliardi. Come appare dalla tabella n. 35, tale importo è assai prossimo a quello del 1964 che, come è già stato ricordato nella relazione del Consiglio di amministrazione, rappresenta il più alto livello finora raggiunto dagli investimenti del gruppo. Alquanto minori di quelle del 1964 sono risultate invece le occorrenze delle aziende per capitale di esercizio: mentre nel 1964 il fabbisogno a tale titolo era aumentato di 85,9 miliardi, nel 1965 si è registrata nell'insieme una contrazione di 42,9 miliardi.

Tabella n. 35 - Fabbisogno finanziario complessivo delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	1964	1965	Variazioni
Investimenti in impianti	604,9	577,3	— 27,6
Variazione capitale di esercizio	+ 85,9	— 42,9	— 128,8
<i>Totale</i>	690,8	534,4	— 156,4

(1) Si fa notare che i dati del fabbisogno e relativa copertura differiscono per il 1964 da quelli pubblicati nella precedente relazione, essendosi quest'anno provveduto, per maggior chiarezza, a riclassificare il movimento delle disponibilità delle aziende. Si ricorda inoltre che gli investimenti della società *Autostrade* in questo capitolo sono indicati, come di consueto, al lordo dei contributi statali incassati nell'esercizio.

La copertura del fabbisogno finanziario, nei due anni considerati, è stata ottenuta come indicato nella tabella n. 36.

Tabella n. 36 - Copertura del fabbisogno finanziario complessivo delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1964 e 1965

	L. miliardi		Variazioni	
	1964	1965	L. miliardi	%
Autofinanziamento (a)	140,3	151,8	+ 11,5	+ 8,2
Assorbimento mezzi liquidi	591,6	292,5	— 299,1	— 50,6
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finmare</i> verso lo Stato	—	65,6	+ 65,6	..
Incremento (—) o utilizzo (+) di disponibilità	— 41,1	+ 24,5	+ 65,6	..
Totale	690,8	534,4	— 156,4	— 22,6

(a) Con il termine di « autofinanziamento » viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, quiescenza, previdenza e altri di analoga natura e agli utili non distribuiti; il tutto al netto delle perdite.

Nel 1965 l'autofinanziamento è leggermente aumentato in valore assoluto; in termini relativi, data la contemporanea diminuzione del fabbisogno complessivo, il suo contributo alla copertura dei fabbisogni aziendali — escluso quello del settore autostradale — risulta accresciuto dal 23,3% nel 1964 al 32% nel 1965.

Dalla tabella n. 37 risulta che i nuovi mezzi liquidi affluiti alle aziende, ivi compresi quelli relativi al settore autostradale, si sono ridotti da 591,6 miliardi nel 1964 a 358,1 miliardi nel 1965. Quest'ultimo importo comprende 65,6 miliardi incassati nel 1965 dal gruppo *Finmare* a parziale estinzione di crediti arretrati verso lo Stato; tale partita, per il suo importo eccezionale e il carattere estraneo all'andamento dell'esercizio marittimo, è stata evidenziata come componente della gestione finanziaria del gruppo.

Anche nel 1965 gli apporti di contante sotto forma di partecipazione ad aumenti di capitale e di versamento per richiami di decimi sono stati di entità del tutto modesta, essendo perdurate le note difficoltà del mercato azionario. Gli aumenti di capitale effettuati riguardano, per lo più, aziende nelle quali la partecipazione dei terzi è nulla o estremamente esigua.

Sotto tale forma sono affluiti alle aziende 10 miliardi, costituiti in massima parte dalla quota IRI; la loro incidenza sul totale è passata dal 2,4% nel 1964 al 2,8% nel 1965.

Nella tabella n. 38 si indicano per settore i nuovi mezzi affluiti sotto forma azionaria, nonché le quote apportate dall'IRI mediante conversione di finanziamenti.

Complessivamente nel 1965 sono stati effettuati aumenti di capitale per 65,5 miliardi e richiami di residui decimi su aumenti precedentemente deliberati per 16,1 miliardi, con un totale, quindi, di 81,6 miliardi. Essi risultano così coperti: 56,2 miliardi dall'IRI (di cui 7,8 in contanti e 48,4 mediante conversione di precedenti

Tabella n. 37 - Provenienza dei mezzi liquidi affluti alle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1964 e 1965

	L. miliardi		%	
	1964	1965	1964	1965
Aumenti di capitale:				
versamenti IRI (a)	12,4	7,8	2,1	2,2
versamenti di terzi azionisti	1,7	2,2	0,3	0,6
	14,1	10,0	2,4	2,8
Operazioni a lunga e media scadenza	213,8	87,8	36,1	24,5
Crediti bancari e altre operazioni a breve scadenza	194,7	149,3	32,9	41,7
Finanziamenti dell'IRI	169,0	45,4	28,6	12,7
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finnmare</i> verso lo Stato	—	65,6	—	18,3
Totale mezzi liquidi affluti alle aziende	591,6	358,1	100,0	100,0
Incremento (—) o utilizzo (+) di disponibilità	— 41,1	+ 24,5		
Mezzi liquidi utilizzati	550,5	382,6		

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (6,2 miliardi per il 1964; 48,4 miliardi per il 1965).

Tabella n. 38 - Aumenti di capitale e richiami di decimi effettuati nel 1965 dalle aziende manifatturiere e di servizi
(miliardi di lire)

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Ex elettrico	6,8	—	6,8	—
Siderurgico	—	0,4	0,4	—
Meccanico	—	0,6	0,6	9,9
Cantieristico	—	—	—	38,1
Radiotelevisivo	0,8	—	0,8	—
Vari	0,2	1,2	1,4	0,4
Totale	7,8	2,2	10,0	48,4

finanziamenti), 23,2 miliardi da società del gruppo e 2,2 miliardi da terzi azionisti (1). L'apporto dell'IRI in contanti riguarda in massima parte il versamento dei residui decimi sull'aumento di capitale della *Finelettrica* deliberato nel 1960, mentre il resto è andato ai settori radiotelevisivo (RAI, SIPRA, ERI) e delle aziende varie (SGAS e SICAI). Le conversioni di finanziamenti hanno interessato i settori cantieristico (*Fincantieri*, CRDA, *Ansaldo* e *Navalmeccanica*), meccanico (*Finmeccanica*, *Alfa Romeo*, *Nuova San Giorgio* e *Delta*) e delle aziende varie (SGAS).

Passando alle altre fonti finanziarie analizzate nella tabella n. 37, si osserva che le operazioni a media e lunga scadenza nel 1965 hanno fornito 87,8 miliardi; rispetto al 1964, la loro incidenza sul totale è scesa dal 36,1% al 24,5%.

Una più contenuta riduzione in valore assoluto ha segnato il ricorso all'indebitamento a breve, che nel 1965 è ammontato a 149,3 miliardi contro 194,7 miliardi nel 1964: la sua incidenza sul totale è passata dal 32,9% al 41,7%.

I finanziamenti dell'IRI si sono notevolmente ridotti, essendo scesi da 169 miliardi nel 1964 a 45,4 miliardi nel 1965; su tale andamento ha inciso la riduzione della precedente esposizione dell'Istituto verso il settore dei trasporti marittimi, come riflesso del già ricordato incasso di crediti arretrati del gruppo *Finmare* verso lo Stato. Si rileva ancora che, al finanziamento del settore autostradale, l'Istituto ha potuto provvedere, a differenza che nel 1964, interamente con l'emissione di obbligazioni *Autostrade* garantite, di cui si è detto sopra.

Come per gli aumenti di capitale, anche per queste altre fonti finanziarie si indica nella tabella n. 39 la ripartizione per settori.

I *prestiti speciali* hanno fornito 18,3 miliardi dei quali hanno beneficiato principalmente i settori siderurgico (10,9 miliardi di prestiti *Eximbank* e CECA) e telefonico (9,7 miliardi di prestiti IMI). Attraverso i *mutui ordinari* sono stati ottenuti 71,1 miliardi, che rappresentano un saldo fra aumenti per un totale di 87,4 miliardi e diminuzioni per 16,3 miliardi. Gli aumenti hanno interessato soprattutto i settori siderurgico (+ 38,6 miliardi), cantieristico (+ 22,2 miliardi) e telefonico (+ 22 miliardi) mentre la parte preponderante delle diminuzioni è dovuta ai trasporti marittimi (— 12,7 miliardi).

Nel corso del 1965 sono stati collocati 104,9 miliardi nominali di obbligazioni *Autostrade*, rappresentate dal residuo di 4,9 miliardi di obbligazioni 5,50% 1963-88

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale deliberati (compresi eventuali sovrapprezzi e rimborsi spese) e i decimi residui richiamati nel 1965 dalle aziende manifatturiere e di servizi (miliardi di lire):

<i>Terni</i>	8,5	<i>Navalmeccanica</i>	1,5
<i>Breda Siderurgica</i>	5,0	<i>Cantiere Navale Luigi Orlando</i>	0,3
<i>Deriver</i>	0,4	<i>Finelettrica</i>	6,8
<i>Centro Sperimentale Metallurgico</i>	0,4	RAI	0,9
<i>Finmeccanica</i>	5,0	SIPRA	0,2
<i>Alfa Romeo</i>	5,0	ERI	0,1
<i>Delta</i>	3,0	<i>Telespazio</i>	0,6
<i>Nuova San Giorgio</i>	2,0	CSELT	0,1
<i>Filotecnica Salmoiraghi</i>	1,0	SAM	0,5
SPICA	0,7	<i>Immobiliare AZ</i>	0,2
<i>Società Italiana Telecomunicazioni Siemens</i>	0,6	<i>Alfacavi</i>	1,2
<i>Stabilimenti Meccanici Triestini</i>	0,5	SIIMI	1,0
SISPRE	0,4	<i>Surgela</i>	0,4
<i>Fincantieri</i>	15,0	SGAS	1,1
CRDA	12,0	SICAI	0,1
<i>Ansaldo</i>	9,6		

Tabella n. 39 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende manifatturiere e di servizi nel 1965
(miliardi di lire)

Settori	Operazioni a lunga e media scadenza (a)			Operazioni a breve scadenza (b)	Totale	Finanziamenti IRI
	Prestiti speciali	Mutui ordinari	Obbligazioni			
Ex elettrico	—	—	—	— 28,1	— 28,1	—
Siderurgico	10,9	38,6	— 0,8	179,8	228,5	— 12,9
Meccanico	0,6	— 1,9	—	21,2	19,9	— 6,0
Cantieristico	— 0,2	22,2	—	17,3	39,3	— 1,7
Telefonico	9,7	22,0	— 0,4	— 19,4	11,9	—
Trasporti marittimi	— 1,5	— 12,7	—	— 5,7	— 19,9	— 20,5
Trasporti aerei	— 2,5	4,5	— 0,4	— 3,4	— 1,8	1,2
Autostradale	—	— 1,3	—	— 10,1	— 11,4	71,7
Radiotelevisivo	—	— 0,4	—	— 0,5	— 0,9	—
Vari (c)	1,3	0,1	—	— 1,8	— 0,4	13,6(d)
	18,3	71,1	— 1,6	149,3	237,1	45,4
Autostradale (obbligazioni garantite dall'IRI)			104,9			— 99,0
			103,3			— 53,6

(a) In questa tabella le emissioni obbligazionarie sono indicate al loro valore nominale. Pertanto la differenza riscontrabile con il totale delle operazioni a lunga e media scadenza indicate nelle altre tabelle è dovuta agli scarti di emissione.

(b) Compreso il portafoglio scontato.

(c) Comprese le società del gruppo SME.

(d) Comprese le partite in liquidazione.

e da 100 miliardi di obbligazioni 6%-6,50% 1965-85. Tenuto conto dell'ammortamento dei prestiti in essere in altri settori, l'incremento netto della voce *obbligazioni* è stato di 103,3 miliardi.

Il prelievo di nuovi mezzi attraverso le *operazioni a breve* è stato pari a 149,3 miliardi, risultanti per differenza fra aumenti per 218,3 miliardi, in massima parte accentrati nel settore siderurgico, e diminuzioni per 69 miliardi, riguardanti principalmente i settori ex elettrico e telefonico.

I *finanziamenti* dell'IRI sono stati assorbiti dai settori autostradale (71,7 miliardi), delle aziende varie (13,6 miliardi) e dei trasporti aerei (1,2 miliardi), per un totale di 86,5 miliardi; dai rimanenti settori si è avuto invece un rientro per complessivi 41,1 miliardi. La metà di tale importo è imputabile al settore dei trasporti marittimi che, come detto in precedenza, ha potuto incassare nell'anno una quota di 65,6 miliardi di crediti arretrati verso lo Stato.

b) Aziende bancarie e finanziarie

Nel 1965 l'apporto complessivo alle aziende bancarie e finanziarie è stato di 2,3 miliardi, pari a poco meno della metà di quello del 1964 (5,6 miliardi); esso è costituito per 1 miliardo dalla partecipazione dei terzi azionisti all'aumento di capitale

della *Mediobanca* (da 12 a 14 miliardi) e per 1,3 miliardi dai finanziamenti erogati dall'IRI all'ISAP.

Gli apporti al settore negli esercizi 1964 e 1965 sono indicati nella tabella n. 40.

Tabella n. 40 - Apporti alle aziende bancarie e finanziarie negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	1964	1965
<i>Aumenti di capitale</i>		
versamenti IRI	1,1	—
versamenti di terzi azionisti	0,4	1,0
	1,5	1,0
<i>Finanziamenti IRI (ISAP)</i>	4,1	1,3
<i>Totale</i>	5,6	2,3

Tabella n. 41 - Apporti dell'IRI e del mercato alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

Settori	Apporti IRI		Apporti mercato		Totale	
	1964	1965	1964	1965	1964	1965
Bancario e finanziario	5,2	1,3	0,4	1,0	5,6	2,3
Ex elettrico	—	6,8	2,2	—28,1	2,2	—21,3
Siderurgico (a)	9,5	—12,9	303,3	228,9	312,8	216,0
Meccanico	29,6	— 6,0	15,3	20,5	44,9	14,5
Cantieristico	13,2	— 1,7	29,1	39,3	42,3	37,6
Telefonico	—	—	54,6	11,9	54,6	11,9
Trasporti marittimi	39,3	—20,5	— 7,9	—19,9	31,4	—40,4
Trasporti aerei	0,5	1,2	3,8	— 1,8	4,3	— 0,6
Autostradale (b)	87,0	71,7	2,0	—11,4	89,0	60,3
Radiotelevisivo	—	0,8	— 0,9	— 0,9	— 0,9	— 0,1
Aziende varie	2,3	13,8	8,7	0,8	11,0	14,6
	186,6	54,5	410,6	240,3	597,2	294,8

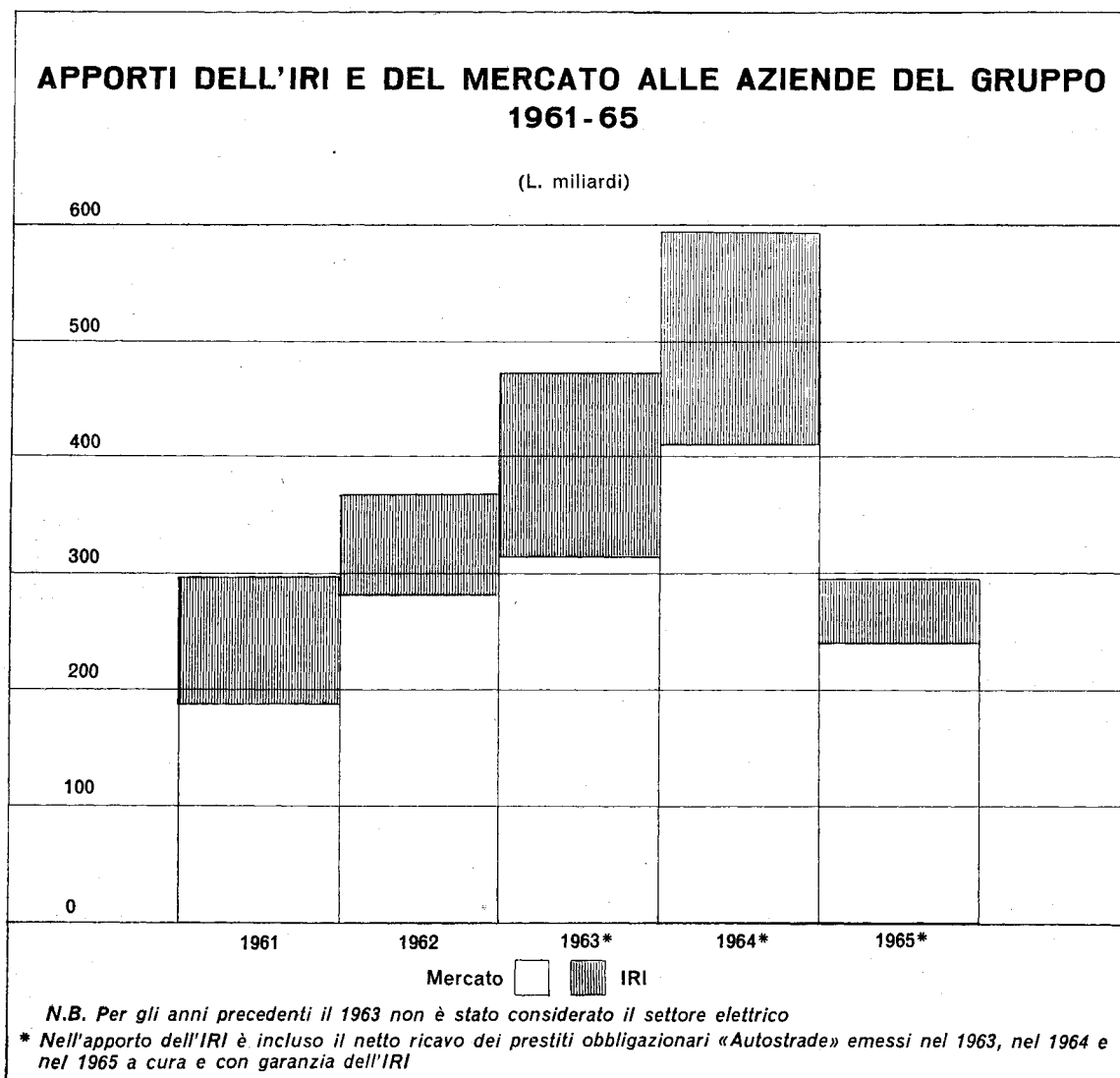
(a) Compresi i dati relativi alla società *Terni-Industrie Chimiche*, nonché quelli afferenti alle società minori a produzione non siderurgica.

(b) Si ricorda che i ricavi netti delle obbligazioni *Autostrade* garantite e collocate dall'IRI (4,5 miliardi nel 1964 e 99 miliardi nel 1965) figurano fra gli apporti dell'IRI e non fra quelli del mercato.

c) Complesso delle aziende del gruppo

Integrando i dati relativi alle aziende manifatturiere e di servizi con quelli del settore bancario-finanziario, si ottiene il quadro completo degli apporti dell'IRI e del mercato alle aziende del gruppo, come esposto nella tabella n. 41.

Va rilevata la flessione dell'intervento dell'IRI, che nel 1965 è sceso a 54,5 miliardi; tale flessione è da attribuirsi principalmente alla maggiore facilità e convenienza che le aziende hanno avuto a finanziarsi sul mercato, a causa sia della minore entità dei loro fabbisogni sia dell'abbondante offerta di mezzi da parte del mercato stesso. Ad eccezione del settore autostradale che, direttamente o indirettamente, ha continuato a gravare sull'Istituto per importi cospicui, sebbene inferiori a quelli del 1964, in tutti gli altri settori l'apporto dell'IRI è risultato modesto (il massimo si registra nel settore delle aziende varie con 13,8 miliardi) o addirittura di segno negativo, con rientri che raggiungono i 20,5 miliardi nel settore dei trasporti marittimi.



2. Fabbisogno finanziario dell'Istituto e sua copertura

L'attività finanziaria dell'Istituto ha comportato nel 1965 un fabbisogno di 258,7 miliardi, superiore del 12% a quello del 1964, come risulta dalla tabella n. 42.

Tabella n. 42 - Analisi del fabbisogno finanziario IRI negli anni 1964 e 1965
(miliardi di lire)

	1964	1965
<i>Fabbisogno per</i>		
Apporto di mezzi finanziari:		
alle aziende (escluse le autostradali)	99,6	— 17,2
alle aziende autostradali	87,0	71,7
	186,6	54,5
Operazioni straordinarie di rilievo di azioni	—	53,5
Normale movimento del portafoglio azionario	2,8	3,8
Sottoscrizione di aumenti di capitale di società a partecipazione minoritaria	1,2	—
Rimborso di debiti:		
obbligazionari	31,5	35,1
altri debiti a lunga e media scadenza	2,1	4,4
a breve scadenza	—	95,4 (a)
Incremento di fondi disponibili	6,7	12,0
Totale	230,9	258,7

(a) Di cui 20,7 miliardi costituiti da rimborsi di depositi di società del gruppo.

Tabella n. 43 - Copertura del fabbisogno finanziario IRI negli anni 1964 e 1965

	1964		1965	
	L. miliardi	%	L. miliardi	%
Collocamento obbligazioni (a):				
IRI	115,4	50,0	107,9	41,7
Autostrade garantite da IRI	4,5	1,9	99,0	38,3
Totale obbligazioni	119,9	51,9	206,9	80,0
Aumento fondo di dotazione (b)	—	—	45,5	17,6
Smobilizzi	3,0	1,3	0,4	0,2
Azioni in gestione speciale optate dagli obbligazionisti	0,1	..	0,1	..
Aumento dell'indebitamento a breve scadenza	104,9 (c)	45,5	—	—
Utilizzo di altre attività	3,0	1,3	5,8	2,2
Totale	230,9	100,0	258,7	100,0

(a) Netto ricavo.

(b) Quota in contanti, esclusi gli aumenti per apporti di azioni e crediti (20 milioni nel 1964).

(c) Di cui 39,3 miliardi inerenti a depositi di società del gruppo.

Le operazioni attraverso le quali nei due ultimi esercizi la tesoreria dell'Istituto si è procurata i mezzi occorrenti sono indicate nella tabella n. 43, a fronte di pagina. Le obbligazioni collocate nel 1965 sono ammontate a 221,9 miliardi nominali, di cui 117 miliardi di obbligazioni dirette (1) e 104,9 miliardi di obbligazioni *Autostrade* garantite dall'IRI (2).

Come appare dalla tabella n. 44, l'importo di 117 miliardi relativo alle obbligazioni dirette IRI si colloca fra i più consistenti degli ultimi anni; se poi si considerano anche i collocamenti di obbligazioni garantite dall'IRI, si rileva che l'importo di 221,9 miliardi raggiunto nel 1965 supera notevolmente ogni precedente livello.

Il netto ricavo delle obbligazioni dirette emesse dall'Istituto nel 1965 è stato di 107,9 miliardi, corrispondenti al 41,7% del totale dei mezzi utilizzati. Poiché nell'anno si sono estinte obbligazioni per 35,1 miliardi (35 miliardi per ammortamento e 0,1 miliardi per conversioni — rispettivamente in azioni *Finelettrica* e *Finsider* — di obbligazioni IRI *Elettricità* 5,50% e IRI 5,75% in divisa), l'apporto netto del

Tabella n. 44 - Obbligazioni IRI e garantite dall'IRI in circolazione nel periodo 1956-65
(valori nominali in miliardi di lire)

	Obbligazioni IRI			Obbligazioni garantite dall'IRI	Totale	
	collocate	estinte	in circo- lazione	collocate (a)	collocate	in circo- lazione
31 dicembre 1956			230,4			230,4
1957	63,5	10,9	+ 52,6	—	63,5	+ 52,6
1958	135,0	33,7	+101,3	—	135,0	+101,3
1959	114,0	35,8	+ 78,2	—	114,0	+ 78,2
1960	34,9	15,9	+ 19,0	—	34,9	+ 19,0
1961	90,0	20,1	+ 69,9	—	90,0	+ 69,9
1962	35,0	36,6	— 1,6	—	35,0	— 1,6
1963	94,4	36,0	+ 58,4	+ 59,4	153,8	+117,8
1964	127,2	31,5	+ 95,7	+ 5,0	132,2	+100,7
1965	117,0	35,1	+ 81,9	+104,9	221,9	+186,8
31 dicembre 1965			785,8			955,1

(a) Trattasi di obbligazioni della società *Autostrade* in lire e in divisa, per le quali non è ancora iniziato il periodo di ammortamento; pertanto l'importo in circolazione corrisponde all'importo collocato.

(1) Costituite da:

- 17 miliardi nominali di obbligazioni IRI 6% 1964-1982 a premi, rappresentanti la quota residua del prestito di 100 miliardi, di cui 83 collocati nel 1964;
- 100 miliardi nominali di obbligazioni IRI 6% 1965-1983 a premi.

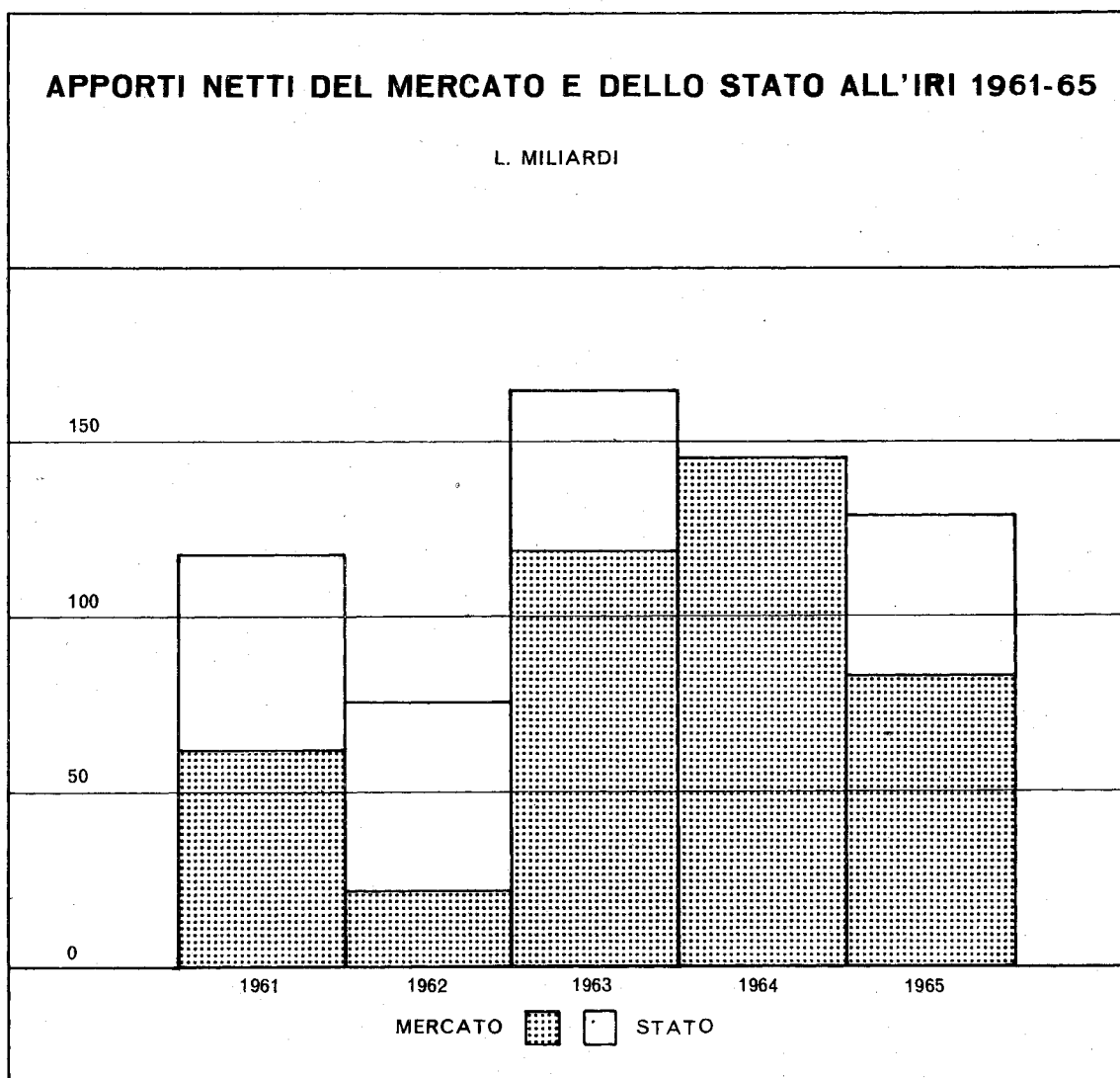
(2) Costituite da:

- 4,9 miliardi di obbligazioni *Autostrade* 5,50% 1963-1988 a premi, che rappresentano il saldo del prestito di 60 miliardi, di cui 50 collocati nel 1963 e 5,1 nel 1964;
- 100 miliardi di obbligazioni *Autostrade* 6% - 6,50% 1965-1985 a premi.

mercato obbligazionario all'IRI è risultato di 72,8 miliardi, che salgono a 171,8 miliardi aggiungendo il netto ricavo delle obbligazioni *Autostrade* garantite dall'IRI. A differenza che nel 1964, nell'esercizio in esame si è avuto un apporto statale di 45,5 miliardi, rappresentanti le quote di aumento del fondo di dotazione (legge 19 settembre 1964, n. 790) relative all'esercizio finanziario 1963-64, al semestre luglio-dicembre 1964 e all'esercizio finanziario 1965. Nell'insieme tale apporto è valso a coprire il 17,6% del fabbisogno dell'IRI.

Gli smobilizzi sono stati anche nel 1965 di importo trascurabile: 0,4 miliardi relativi alla cessione della partecipazione nella *Sarca Molveno*, cui vanno aggiunti i già ricordati 0,1 miliardi in azioni *Finelettrica* e *Finsider* consegnate ai portatori di obbligazioni convertibili.

L'apporto netto del mercato all'Istituto, tenuto conto delle variazioni di disponibilità, delle duplicazioni — relative a variazioni dei depositi delle società del gruppo e agli smobilizzi intergruppo — e dei mezzi rifluiti al mercato attraverso il rimborso dei debiti e l'acquisto di azioni, è ammontato nel 1965 a 83,2 miliardi, contro 145,5 miliardi nell'esercizio precedente.



3. Copertura del fabbisogno complessivo del gruppo

L'apporto statale al fondo di dotazione dell'IRI e le operazioni finanziarie poste in essere dall'Istituto e dalle aziende nel corso del 1965, al netto dell'incremento delle disponibilità e delle duplicazioni (variazioni dei depositi di società del gruppo presso l'IRI e smobilizzi intergruppo), hanno determinato un afflusso di 372,8 miliardi di nuovi mezzi liquidi, contro 554,3 miliardi nel 1964; tali importi sono costituiti come indicato nella tabella n. 45.

Tabella n. 45 - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende) negli anni 1964 e 1965

	L. miliardi		%	
	1964	1965	1964	1965
<i>Stato</i>				
Apporti in contanti al fondo di dotazione (a)	—	45,5	—	12,2
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	2,1	3,2	0,4	0,8
Obbligazioni e altre operazioni a lunga e media scadenza	300,1	255,2	54,1	68,5
Operazioni a breve scadenza (b)	260,3	74,6	47,0	20,0
Smobilizzo partecipazioni IRI	0,1 (c)	0,5	..	0,1
Utilizzo di altre attività IRI	3,0	5,8	0,5	1,6
	565,6	339,3	102,0	91,0
<i>meno:</i>				
Incremento di disponibilità	— 8,5	— 8,2	— 1,5	— 2,2
Acquisto di azioni (IRI)	— 2,8	— 3,8	— 0,5	— 1,0
Totale apporto netto mercato	554,3	327,3	100,0	87,8
Totale generale	554,3	372,8	100,0	100,0

(a) Esclusi gli aumenti per apporti di azioni e crediti (20 milioni nel 1964).

(b) Escluse le variazioni dei depositi di società del gruppo presso IRI (aumento di 39,3 miliardi nel 1964 e diminuzione di 20,7 miliardi nel 1965).

(c) Esclusi 3 miliardi di smobilizzi all'interno del gruppo.

Nel 1965 il gruppo (IRI e aziende) ha utilizzato nuovi mezzi liquidi per un importo di 372,8 miliardi, inferiore di circa un terzo rispetto a quello del 1964.

La diminuzione (181,5 miliardi) risulta come saldo fra un minor apporto del mercato (227 miliardi) e un maggior apporto dello Stato al fondo di dotazione dell'IRI (45,5 miliardi).

I nuovi mezzi affluiti attraverso operazioni in divisa si sono ridotti da 166 miliardi nel 1964 a 41 miliardi nel 1965, passando dal 30% al 12,5% dell'apporto netto del mercato al gruppo nei due esercizi.

*Note sulle variazioni
dei valori di bilancio
nel corso dell'esercizio*

Lo stato patrimoniale

Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 1965 raffrontato con quello al 31 dicembre 1964 presenta le seguenti variazioni:

ATTIVO

Partecipazioni:

1) Azioni in libera proprietà: L.milioni 676.688,9 (1) — 1964 L.milioni 576.221,7 (2),
L'aumento (L.milioni 100.467,2) è dovuto alle seguenti variazioni:

sottoscrizioni, acquisti, permute, ecc.		L.mil.	115.305,2
realizzi, cessioni, rimborsi e permute	L.mil.		7.284,6
registrando nei realizzi:			
— una perdita di	L.mil.	96,0	
— e un utile di	»	77,6	18,4
svalutazioni di azioni	»		7.530,0
trasferimento alle partite in liquidazione di n. 5.000 azioni <i>Zona Industriale e Portuale Monfalconese</i> , in seguito alla messa in liquidazione della Società nel corso dell'esercizio	»	5,0	14.838,0
			<u>L.mil. 100.467,2</u>

(1) comprese L.milioni 2.120,4 per decimi da versare.

(2) comprese L.milioni 7.248,0 per decimi da versare.

2) Azioni optabili dagli obbligazionisti: L.milioni 15.472,7 (1964 L.milioni 15.534,9).
La diminuzione (L.milioni 62,2) è rappresentata dalle azioni assegnate agli obbligazionisti a fronte opzioni:

— <i>Finelettrica</i>	L.mil.	52,2	
— <i>Finsider</i>	»	10,0	L.mil. 62,2
			<u> </u>

Finanziamenti: L.milioni 399.634,8 (1964 L.milioni 519.931,3).

Sono diminuiti di L.milioni 120.296,5 a seguito di:

rientri	L.mil.	127.341,9	
remissioni crediti	»	4.715,0	L.mil. 132.056,9
finanziamenti erogati			» 11.760,4
			<u> </u>
			L.mil. 120.296,5
			<u> </u>

Partite in liquidazione, sofferenze e diverse: L.milioni 9.694,5 (1964 L.mil. 17.615,4).

La variazione in diminuzione (L.mil. 7.920,9) è la risultante dei seguenti movimenti:

in aumento

trasferimento dalle partecipazioni di n. 5.000 azioni <i>Zona Industriale e Portuale Monfalconese</i> , in seguito alla messa in liquidazione della Società nel corso dell'esercizio	L.mil.	5,0	
saldo movimenti di conto corrente	»	959,8	
utili di realizzo	»	94,1	
			<u> </u>
	L.mil.	1.058,9	

in diminuzione

stralcio partite per chiusura liquidazioni:

<i>San Giorgio</i>	L.mil.	8.865,3	
<i>Cantieri Navali Adriatici</i>	»	12,6	L.mil. 8.877,9
realizzi	»	98,7	
perdite di realizzo e sopravvenienze passive	»	3,2	» 8.979,8
			<u> </u>
	L.mil.	7.920,9	
			<u> </u>

Cassa e fondi presso banche: L.milioni 24.774,3; rappresenta la disponibilità di tesoreria esistente alla fine dell'esercizio:

cassa	L.mil.	9,1
fondi presso banche in lire	»	24.754,5
fondi presso banche in valuta	»	10,7
	<u>L.mil.</u>	<u>24.774,3</u>

contro L.mil. 12.809,7 dell'esercizio precedente, con un aumento di L.mil. 11.964,6.

Crediti diversi e partite varie: L.milioni 24.163,4 (1964 L.milioni 20.958,0).

Registrano un aumento di L.milioni 3.205,4 dovuto prevalentemente ai seguenti movimenti: aumento dei dividendi conto competenze per effetto dell'accertamento per competenza del dividendo sulle azioni SME (L.milioni 3.927,4); aumento del debito dell'*Ente Autonomo di Gestione per il Cinema* (L.milioni 422,6) per interessi maturati nell'esercizio; diminuzione dei titoli obbligazionari diversi (L.mil. 1.000,2) dovuta, in gran parte, all'imputazione in conto ammortamento di obbligazioni di nostra emissione.

Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare: L.mil. 40.090,8 (1964 L.milioni 34.983,4).

L'aumento (L.milioni 5.107,4) è costituito dagli scarti e spese sulle obbligazioni collocate nel 1965 (L.milioni 9.118,6), al netto delle quote di ammortamento dell'esercizio (L.milioni 4.011,2).

Partite da ammortizzare: L.milioni 12.245,0.

In questa voce sono state iscritte le minusvalenze eccedenti il fondo di svalutazione esistente a fine 1964 (L.milioni 1.213,4) e determinatesi in seguito al risanamento di alcune società; minusvalenze che saranno ammortizzate al bilancio 31 dicembre 1966 mediante rivalutazioni di titoli azionari nei quali sono insite notevoli plusvalenze che, per quanto riguarda le azioni *Finsider* e *SIP*, potranno essere determinate dopo il concambio delle azioni *Finelettrica* e *Terni*, attualmente in corso.

PASSIVO

Obbligazioni:

in circolazione	L.mil.	762.974,4	(1964	L.mil.	682.002,1)
da rimborsare	»	22.829,1	(1964	»	21.938,5)
	<u>L.mil.</u>	<u>785.803,5</u>	(1964	<u>L.mil.</u>	<u>703.940,6)</u>

L'aumento complessivo (L.milioni 81.862,9) è costituito dal saldo delle seguenti variazioni:

in aumento:

collocamento IRI 6% 1964/82 (residuo)	L.mil.	17.000,0	
collocamento IRI 6% 1965/83	»	<u>100.000,0</u>	L.mil. 117.000,0

In diminuzione:

obbligazioni estinte nel 1965 per:

a) conversione in azioni di obbligazioni optabili:

IRI-Elettricità 5,50% L.mil. 52,2

IRI 5,75% 1964/79

in DM » 9,8 L.mil. 62,0

b) rimborsi » 35.075,1 » 35.137,1

Aumento netto L.mil. 81.862,9

Le obbligazioni in circolazione al 31 dicembre 1965 sono rappresentate da:

IRI-Elettricità 5,50% — optate	L.mil.	4.417,2	
— optabili	»	<u>6.365,6</u>	L.mil. 10.782,8
IRI-Stet 6%			» 12.225,2
IRI 5,50% 1952/67			» 3.828,0
IRI-Sider 5,50% 1952/71			» 9.620,0
IRI-Sider 5,50% 1953/72			» 19.240,0
IRI 6% 1954/69			» 8.920,1
IRI 6% 1955/75			» 11.800,0
IRI 6% 1956/76			» 12.800,0
IRI 6% 1956/74			» 14.006,0
IRI 6% 1957/77			» 31.050,0
IRI 6% 1957/75			» 18.945,0
IRI 6% 1958/68			» 2.490,0
IRI 6% 1958/78			» 38.022,0
IRI 6% 1958/74			» 43.747,0
IRI 5,50% 1959/79			» 68.662,0
IRI 5,50% 1960/80			» 58.796,0
IRI 5,50% 1961/86			» 91.511,0
IRI 5,50% 1963/83			» 90.914,0
IRI 6% 1964/82			» 100.000,0
IRI 5,75% 1964/79 in \$ USA (\$ 13.745.000)			» 8.590,6
IRI 5,75% 1964/79 in DM (DM 44.958.000)			» 7.024,7
IRI 6% 1965/83			» 100.000,0
			<u><u>L.mil. 762.974,4</u></u>

Mutui e operazioni a media e lunga scadenza: L.mil. 9.954,0 (1964 L. mil. 14.382,2).
La variazione in diminuzione (L.milioni 4.428,2) è dovuta alla estinzione di un mutuo con l'IMI di L.milioni 4.000 e alla diminuzione di debiti a medio termine.

Corrispondenti creditori: L.milioni 15.933,3 (1964 L.milioni 50.625,7), costituiti da depositi a vista di società controllate; il minor importo di L.milioni 34.692,4 è rappresentato da prelievi effettuati nel corso dell'esercizio.

Debiti diversi e partite varie: L.milioni 20.730,4 (1964 L.milioni 21.221,5).
La diminuzione (L.milioni 491,1) è dovuta principalmente alla riduzione degli impegni a seguito del versamento di decimi su azioni (L.milioni 5.127,6) ed all'aumento di altre partite (risconti e ratei: L.milioni 1.327,5, oneri da pagare su obbligazioni: L.milioni 2.347,1, accollo debiti *Società S. Giorgio*: L.milioni 900,9).

Fondi di liquidazione e previdenza personale: L.milioni 3.132,5 (1964 L.mil. 2.755,4).
L'incremento (L.milioni 377,1) è rappresentato dalla differenza tra gli stanziamenti effettuati nell'esercizio (L.milioni 600,0) e gli utilizzi (L.milioni 222,9).

FONDI PATRIMONIALI E RISULTATI DI ESERCIZIO

Fondo di dotazione:

Nel corso dell'esercizio è stato incassato l'importo di 45,5 miliardi a valere sull'aumento del fondo di dotazione di 125 miliardi disposto ai sensi della Legge 19 settembre 1964, n. 790; le quote ancora da incassare ammontano a 79,5 miliardi.

Riserva speciale: L.milioni 5.012,2 (1964 L.milioni 13.817,6).

La diminuzione di L.milioni 8.805,4 è dovuta all'imputazione delle perdite patrimoniali nette già in precedenza indicate e che qui si riassumono:

perdite di realizzo su partecipazioni (saldo)		L.mil.	18,4
perdite su partite in liquidazione, sofferenze e diverse	L.mil.	8.881,1	
<i>meno</i> : utili di realizzo	»	94,1	» 8.787,0
			<u>L.mil. 8.805,4</u>

La situazione dei conti summenzionati risulta in sintesi dal seguente prospetto (in milioni di lire):

Voci di Bilancio	Saldi al 31-12-1964	Saldi al 31-12-1965	Variazioni
Fondo di dotazione	495.410,0	495.410,0	
Quote afferenti agli esercizi dal 1963-64 al 1969	125.000,0	79.500,0	+ 45.500,0
	370.410,0	415.910,0	+ 45.500,0
Riserva speciale (art. 20 dello Statuto)	13.817,6	5.012,2	— 8.805,4
	384.227,6	420.922,2	+ 36.694,6
<i>dedotte:</i>			
Perdite patrimoniali da regolare	55.817,2	55.817,2	
	328.410,4	365.105,0	+ 36.694,6
Avanzo netto di gestione degli esercizi precedenti e dell'esercizio corrente	1.963,3	2.105,7	+ 142,4
<i>Totale fondi patrimoniali</i>	330.373,7	367.210,7	+ 36.837,0

Il miglioramento della situazione di tesoreria — L.milioni 11.964,6 come indicato in precedenza — è la risultante delle seguenti operazioni:

a) *Fabbisogni*

aumento netto dei crediti diversi e partite varie	L.mil.	3.205,4	
rimborsi netti dei mutui e operazioni a media e lunga scadenza	»	4.428,2	
rimborsi dei debiti a breve scadenza	»	74.755,3	
riduzione netta dei corrispondenti creditori	»	34.692,4	
riduzione netta dei debiti diversi e partite varie	»	491,1	
partite da ammortizzare	»	12.245,0	L.mil. 129.817,4

b) *Copertura*

diminuzione netta delle partecipazioni, dei finanziamenti e delle altre voci di investimento	L.mil.	27.812,4	
ricavo netto dei debiti obbligazionari (al netto degli scarti e spese su obbligazioni da ammortizzare)	»	76.755,5	
aumento netto dei fondi liquidazione e previdenza personale	»	377,1	
aumento netto dei fondi patrimoniali	»	36.837,0	L.mil. 141.782,0
torna l'aumento verificatosi nella situazione di tesoreria, rappresentata dalle maggiori disponibilità in cassa e presso banche, di			L.mil. 11.964,6

Il conto profitti e perdite

L'avanzo netto di gestione relativo all'esercizio 1965 risulta di L.milioni 142,4 ed è così costituito:

Proventi:

Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L.mil.	31.188,3	
Interessi sui finanziamenti	»	24.470,3	
Interessi attivi diversi	»	1.212,8	
Proventi diversi	»	<u>717,5</u>	L.mil. 57.588,9

Oneri:

Oneri relativi alle obbligazioni	L.mil.	44.987,4	
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	»	4.673,2	
Spese generali	»	3.190,6	
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	»	200,1	
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	»	645,4	
Oneri diversi e contributi straordinari	»	159,3	
Stanziamiento ai fondi di liquidazione e previdenza del personale	»	600,0	
Imposte	»	<u>2.990,5</u>	» 57.446,5
Avanzo netto di gestione			<u><u>L.mil. 142,4</u></u>

Confrontando le risultanze della gestione economica dell'esercizio 1964 con quelle dell'esercizio 1965, si rileva che i dividendi sulle partecipazioni azionarie sono pas-

sati da 27.269,6 milioni a 31.188,3 milioni, con un aumento di 3.918,7 milioni dovuto all'accertamento per competenza del dividendo sulle azioni SME; le variazioni verificatesi in altri settori si sono pressoché compensate. Gli interessi sui finanziamenti sono passati da 23.853,0 milioni a 24.470,3 milioni con un aumento di 617,3 milioni dovuto all'incremento medio dei finanziamenti stessi.

Per quanto riguarda i rendimenti medi per ciascun settore si richiama quanto esposto nella relazione del Consiglio di amministrazione.

Gli « interessi attivi diversi » sono aumentati di 519,2 milioni (693,6 milioni nel 1964 e 1.212,8 milioni nel 1965) per effetto, principalmente, della maggiore giacenza media di fondi presso banche.

I « proventi diversi », composti da provvigioni per prestazioni di fidejussioni e da proventi vari, sono passati da 679,5 milioni nel 1964 a 717,5 milioni nel 1965, con un aumento di 38,0 milioni.

Gli oneri di gestione sono passati complessivamente da 52.318,9 milioni nel 1964 a 57.446,5 milioni nel 1965, con un aumento di 5.127,6 milioni come riportato nella tabella n. 46.

Tabella n. 46 - Oneri di gestione dell'Istituto negli anni 1964 e 1965
(milioni di lire)

	1964	1965	Variazioni
Oneri relativi alle obbligazioni	40.735,3	44.987,4	+ 4.252,1
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	4.528,3	4.673,2	+ 144,9
Spese generali	2.966,2	3.190,6	+ 224,4
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	165,7	200,1	+ 34,4
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	743,5	645,4	— 98,1
Oneri diversi e contributi straordinari	157,2	159,3	+ 2,1
Stanziamiento al fondo di liquidazione personale	275,0	300,0	+ 25,0
Stanziamiento al fondo di previdenza personale	275,0	300,0	+ 25,0
Imposte	2.472,7	2.990,5	+ 517,8
Totale	52.318,9	57.446,5	+ 5.127,6

La voce « spese generali » è composta di (in milioni di lire):

	1964	1965	Variazioni
Spese di amministrazione	918,1	823,5	— 94,6
Spese di personale	2.048,1	2.367,1	+ 319,0
Totale	2.966,2	3.190,6	+ 224,4

La voce « oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo » si riferisce per il 1964 agli oneri sostenuti per l'istituzione e la gestione del secondo corso e per il 1965 agli oneri del terzo corso.

Gli « oneri per la formazione e l'addestramento professionale » di 645,4 milioni sono rappresentati dalla quota a carico dell'Istituto degli oneri sostenuti dall'IFAP-IRI *Formazione e Addestramento Professionale*.

La voce « oneri diversi e contributi straordinari » riguarda spese e oneri relativi ad attività svolte nell'interesse anche di aziende del gruppo. Le spese più notevoli si riferiscono per 66,9 milioni a quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto e per 55,2 milioni a iniziative per la preparazione professionale e tecnica e di assistenza sociale.

La voce « imposte » si riferisce per 2.236,9 milioni all'imposta sulle società e per 753,6 milioni all'imposta sulle obbligazioni.