

TABELLA N. 18

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali
per l'anno finanziario 1968**

ANNESSO N. 5

CONTO CONSUNTIVO

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

ESERCIZIO FINANZIARIO 1966

Relazione del Consiglio di amministrazione

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 1966 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.

Durante l'esercizio, con comunicazione del Ministro per le partecipazioni statali del 20 ottobre 1966 e per designazione del Ministro della difesa del precedente giorno 12, fu sostituito, nel Consiglio di amministrazione, al generale Ugo Scotto Lavina, chiamato dal Ministero della difesa ad altro incarico, il maggior generale Mario Maticotta. Al generale Scotto Lavina si tiene in questa sede a rinnovare il sentito grazie del Consiglio di amministrazione e dell'Istituto per la efficiente e cordiale collaborazione da lui sempre prestata.

*

* *

L'espansione dell'economia occidentale nel 1966, pur comparabile nell'insieme a quella dell'anno precedente, ha peraltro manifestato una più accentuata difformità tra i saggi di sviluppo dell'area nord-americana e di quella europea.

Negli Stati Uniti, infatti, che hanno registrato il sesto anno consecutivo di espansione, l'incremento del reddito ha superato il 5,5%, il più elevato dell'ultimo decennio. L'Europa occidentale ha invece denunciato una nuova flessione del proprio saggio di crescita, sceso al 3,5%, livello inferiore alla media di lungo periodo. Tale rallentamento, per il secondo anno consecutivo, riflette principalmente la riduzione degli investimenti; questa è a sua volta dipesa dalle misure restrittive adottate specie dalla Gran Bretagna e dalla Germania Occidentale, paesi che concorrono a due quinti del prodotto lordo dell'Europa occidentale e assorbono oltre un quarto delle esportazioni degli altri paesi di tale area.

Alla crescita assai contenuta dell'economia tedesca ha peraltro corrisposto un accentuarsi della ripresa economica, delineatasi sin dal 1965, in Francia e in Italia; ciò vale a spiegare come la Comunità Economica Europea abbia conseguito, nel suo insieme, un'espansione del 4,5%, leggermente superiore a quella del 1965.

A sostenere tale incremento ha concorso essenzialmente la domanda interna per consumi, cresciuti in termini reali a un saggio del 4,5%, superiore a quello del 1965. Assai contenuta è risultata invece la ripresa degli investimenti (+ 3,5%) e in fase di netto rallentamento l'espansione delle esportazioni (+ 9% contro un aumento del 13% nel 1965), in relazione soprattutto al ristagno dell'economia inglese e alle minori possibilità di assorbimento da parte dei paesi in via di sviluppo.

L'espansione economica dell'area comunitaria ha comunque denunciato nel corso dell'anno sintomi di rallentamento, accentuatasi nei primi mesi del 1967 non solo in Germania ma anche in Francia.

In Italia l'incremento del reddito nazionale a prezzi costanti ha raggiunto, nel 1966, il 5,5%, superando alquanto sia quello registrato nel 1965 (3,5%) sia le stesse previsioni ufficiali formulate nella Relazione Previsionale e Programmatica per il 1966 (4,5%).

Tale sviluppo riflette la decisa ripresa della domanda interna, in particolare per consumi privati che nell'anno sono aumentati quantitativamente del 5,7% (contro il 2,5% del 1965). Vi ha concorso un aumento dei redditi di lavoro dipendente del 7,1%, essenzialmente in relazione all'incremento dell'occupazione e degli orari di lavoro, mentre scarsi sono stati nell'insieme gli effetti dell'aumento dei prezzi (la scala mobile è cresciuta nell'anno di appena tre punti) e dei rinnovi contrattuali, che sono stati perfezionati per lo più nell'ultima parte dell'anno.

Gli investimenti fissi, dal canto loro, dopo la considerevole flessione del biennio 1964-65, hanno segnato un incremento (3,7%), tuttavia alquanto inferiore al previsto e comunque insufficiente a recuperare i livelli raggiunti nel 1963 e 1964. In particolare sono risultati pressoché stazionari gli investimenti nell'agricoltura, nei trasporti e comunicazioni e nelle abitazioni; in aumento invece quelli della pubblica amministrazione, del commercio, credito e servizi e soprattutto dell'industria (+ 9,9% sul 1965). Per quest'ultima, comunque, il volume degli investimenti effettuati nel 1966 è rimasto ancora inferiore di oltre il 30% a quello del 1963 e di un 13% a quello del 1964.

Il dinamismo del mercato interno si è tradotto in un incremento dell'8% della produzione industriale, notevolmente superiore a quello del 1965 (+ 3%), con particolare accentuazione per il settore manifatturiero (+ 11,1%) nell'ambito del quale ha interessato, in maggiore o minore misura, la totalità dei comparti. In particolare all'andamento più contenuto di alcuni settori di base — siderurgia (+ 7,3%) e cemento (+ 6,0%) — in relazione sia alle difficoltà dell'esportazione sia all'ancora incerta ripresa del settore edilizio, ha corrisposto un'ulteriore forte espansione delle produzioni chimiche (+ 16%), dei derivati del petrolio e del carbone (+ 15,4%) e dei mezzi di trasporto (+ 16,1%). In quest'ultimo settore al sempre forte dinamismo della produzione di autovetture (+ 17,8%) si è accompagnata una buona ripresa nel ramo degli autoveicoli industriali (peraltro ancora su livelli nettamente inferiori a quelli del biennio 1962-63); inferiore d'altra parte al 1965 la produzione di materiale ferroviario mentre sono risultati in aumento per il secondo anno consecutivo le costruzioni navali.

In ripresa dopo due anni di flessione il settore meccanico, la cui produzione ha peraltro raggiunto, nell'insieme, livelli solo leggermente superiori a quello del 1962

e nettamente inferiori a quello del 1963. Nell'ambito dei singoli comparti solo la produzione di macchine per l'agricoltura (+ 13% nel 1966) e di cuscinetti a rotolamento (+ 12,8%) hanno raggiunto un nuovo massimo; la carpenteria metallica ha recuperato solo in parte la flessione registrata nel 1964, mentre gli indici relativi a vari altri comparti — macchine tessili, motori diesel, macchine utensili per la lavorazione dei metalli e macchine elettriche — pur con gli aumenti del 1966, sono rimasti ancora su livelli non superiori a quelli del 1959-60, precedenti la fase di più alta congiuntura.

L'espansione del mercato interno si è riflessa sul volume delle importazioni (+16,2%) il cui sviluppo ha interessato sia i prodotti alimentari che quelli industriali e soprattutto le materie prime e i prodotti intermedi.

D'altro canto lo sviluppo delle esportazioni, pur sensibile (+ 11,6%), è risultato inferiore a quello medio del biennio precedente (+ 19,3%).

Tale andamento è da attribuire principalmente alla debolezza della domanda da parte degli altri paesi della CEE e in particolare della Germania Occidentale. In notevole aumento, invece, come nel 1965, le esportazioni verso gli Stati Uniti, mentre i mercati dei paesi sottosviluppati hanno segnato, nel loro insieme, una espansione inferiore alla media. Un'analisi merceologica delle esportazioni rivela, a sua volta, il particolare dinamismo dei prodotti meccanici (+ 18,8%); in tale comparto gli autoveicoli, con un nuovo aumento di circa il 24%, hanno raggiunto un valore di 284 miliardi, superato di poco dalle « macchine e apparecchi non elettrici », che costituiscono la principale voce dell'esportazione italiana.

Per effetto di tali andamenti l'attivo della nostra bilancia commerciale nel 1966 è stato di 215 miliardi, circa la metà di quello del 1965; il buon andamento del settore dei servizi (soprattutto per quanto riguarda il turismo) ha peraltro consentito di mantenere il saldo attivo della nostra bilancia dei pagamenti sul cospicuo livello del 1965 (1.337 contro 1.381 miliardi).

Le risultanze, in buona parte favorevoli, desumibili dagli indici su base annua appaiono confermate, e se mai accentuate, da un'analisi dell'evoluzione congiunturale all'interno dell'anno. I dati trimestrali delineano infatti un consolidarsi della ripresa, già avviata nel corso del 1965, per quanto riguarda la produzione di beni di consumo e di investimento e, a partire dal terzo trimestre, l'attività di costruzione. Il più sostenuto incremento della domanda interna, nei primi mesi del 1967, si è accompagnato anche a una abbastanza contenuta dinamica dei prezzi; sintomi di crescente debole denuncia invece la domanda estera, specie in Europa. In tale contesto le aziende dovranno attendersi un acutizzarsi della concorrenza mentre si andranno esaurendo i recuperi di produttività che caratterizzano le fasi di ripresa congiunturale; per contro eserciteranno i loro effetti sui costi sia i rinnovi contrattuali intervenuti tra il 1966 e il 1967 sia il provvedimento di defiscalizzazione degli oneri sociali adottato sul finire dell'anno scorso.

Il nuovo programma pluriennale di investimenti del gruppo, esaminato e approvato dall'Istituto a fine 1966, si caratterizza soprattutto quest'anno per un notevole complesso di nuove iniziative e, conseguentemente, per il previsto forte aumento degli investimenti. Il nuovo piano comporta infatti un totale di investimenti per oltre 3.100 miliardi, ripartiti in proporzioni all'incirca uguali fra i settori manifat-

turieri, i servizi e le infrastrutture; è da rilevare che nel totale indicato sono inclusi alcuni progetti ancora subordinati a decisioni dell'autorità di governo nonché iniziative in fase di studio avanzato. Tenuto conto che i tempi di avvio di tali progetti saranno prevedibilmente definibili nel corso del 1967, in relazione anche agli affidamenti di massima già ottenuti dalle autorità responsabili, è da attendersi che il volume degli investimenti del gruppo possa superare nel 1968 quello attualmente preventivato per il 1967 (545 miliardi) e mantenersi su tale più elevato livello sino al 1971.

Dei nuovi programmi di settore si fornisce qui di seguito una sintesi, insieme a un riepilogo degli investimenti che si prevede di localizzare nel Mezzogiorno.

SIDERURGIA — La vigorosa ripresa del consumo nazionale di acciaio nel corso del 1966 (+ 21%) ha non solo annullato la flessione di oltre 2 milioni di t intervenuta nel biennio 1964-65 ma anche segnato un nuovo massimo di 13,9 milioni di t (contro 13,6 milioni di t nel 1963). L'andamento del primo trimestre del corrente anno lascia prevedere che, sia pure con un ritmo più contenuto, la domanda continuerà ad espandersi anche durante il 1967.

Tale favorevole evoluzione ha indotto a riconsiderare le previsioni a medio termine della siderurgia, per cui si ritiene ormai raggiungibile per il 1970 un livello di domanda non lontano dai 18 milioni di t. Ad avvalorare tale previsione concorre tuttora il confronto internazionale, considerato che nel 1970 il consumo pro capite di acciaio in Italia risulterebbe di 335 kg, a fronte dell'attuale media di 400 kg per gli altri paesi membri della CECA.

La suindicata espansione del consumo — che potrà essere meglio fondata una volta conosciuto quale sarà il suo effettivo andamento nel 1967 — comporterebbe il riformarsi, a cavallo degli anni '70, di un non trascurabile saldo passivo degli scambi con l'estero (1,4 milioni di t). Sulla base infatti dei programmi finora decisi e in corso di attuazione da parte della siderurgia nazionale, la produzione massima di acciaio raggiungibile nel 1970 non potrà superare i 16,6 milioni di t.

Tenendo conto di tale prospettiva il gruppo ha predisposto — accanto al programma ordinario volto al migliore sfruttamento delle rilevanti capacità produttive predisposte a partire dal 1960 e ormai pressoché ultimate — un programma aggiuntivo, tuttora in corso di definizione, di ulteriore ampliamento degli impianti di base; con ciò si assicurerebbe anche nel 1970 una maggiore copertura del previsto consumo nazionale senza necessità di ricorrere a consistenti importazioni. A parte il loro costo in termini valutari, tali importazioni agevolerebbero infatti una concorrenza che è sorretta in misura crescente da azioni di sostegno pubblico.

Il programma ordinario si caratterizza per la concentrazione dell'impegno del gruppo sui complessi problemi dell'esercizio dei nuovi impianti, in vista di conseguire i livelli di produttività indispensabili per assorbire gli aumenti del costo del lavoro in una situazione che non presenta prospettive di sensibili aumenti dei prezzi. Tale azione si accompagnerà al raggiungimento dei seguenti traguardi produttivi per il 1970: 8,2 milioni di t di ghisa (+ 37% rispetto al 1966); 10,6 milioni di t di acciaio (+ 29%); 9,8 milioni di t di prodotti finiti (+ 36%).

È da sottolineare che, nel 1970, la produzione di acciaio del gruppo — pari a oltre 3/5 di quella italiana — risulterà per l'85% a ciclo integrale e per oltre la metà sarà realizzata con il moderno processo LD. Assai sensibile sarà anche lo spo-

stamento verso i prodotti di qualità (l'incidenza, per la sola *Italsider*, salirà dal 27% nel 1966 al 43% nel 1970).

Nel campo dei prodotti finiti merita di essere ricordata la decisione di concentrare progressivamente tutta la produzione di tubi del gruppo nella *Dalmine*, la quale ha già provveduto ad assumere la gestione dei tubifici *Italsider* di Piombino e di Taranto e intraprenderà la costruzione, sempre a Taranto, di un impianto per tubi di piccolo diametro. In tal modo la *Dalmine* potrà offrire tutta la gamma di tubi oggi richiesta dal mercato, consolidando la sua posizione tra i massimi produttori mondiali del ramo.

Per l'impostazione del primo accennato programma aggiuntivo, è da ricordare, come rilevato nelle precedenti relazioni, che il gruppo si trova in grado di fare agevolmente fronte ad uno sviluppo della domanda più rapido di quello previsto, realizzando un tempestivo ampliamento dei centri esistenti.

In particolare è in avanzata fase di studio una conveniente espansione del centro *Italsider* di Taranto, secondo le linee previste sin dalla concezione iniziale del centro stesso; l'ampliamento dovrebbe comportare, rispetto ai livelli attualmente previsti per il 1969, un aumento da 2,4 a 3,6 milioni di t della produzione di ghisa e da 3 a 4,5 milioni di t della produzione di acciaio; parallelamente verrebbe predisposta una capacità di laminazione a freddo di circa un milione di t (rotoli per lamiere e lamierini).

L'avvio del piano aggiuntivo dovrà in ogni caso essere collegato alle concrete possibilità di economico utilizzo dei nuovi impianti; esso presuppone inoltre un'adeguata politica governativa che valga a salvaguardare la posizione relativa della siderurgia italiana.

Negli altri settori assume rilievo la programmata incorporazione entro il 1967 della *Soprefin* nella *Morteo*, in vista di una razionale specializzazione produttiva con interessanti sviluppi nel ramo dei prefabbricati metallici per l'edilizia.

In campo extrasiderurgico rimangono confermati i programmi della *Cementir* di affinamento degli impianti e miglioramento qualitativo della produzione e i progetti di ristrutturazione, in buona parte in fase di realizzazione, per la *Tubi-Ghisa*, la *Deriver* e la *Terni-Chimica*. Si ricorda ancora il previsto completamento entro il 1968 del *Centro Sperimentale Metallurgico* (prima fase).

Infine verrà dato il maggior impulso all'attività di progettazione e di esecuzione di impianti industriali svolta dalla *Società Italiana Impianti* (ex *Cosider*) costituita recentemente con la partecipazione — a fianco della *Finsider* — della *Finmeccanica*, della *Fincantieri* e dell'IRI, in vista soprattutto di una più efficace acquisizione di lavoro per l'esportazione.

MECCANICA — L'ammodernamento degli impianti, il potenziamento dell'organizzazione commerciale e lo sviluppo di una autonoma capacità di innovazione tecnologica rimangono fra gli obiettivi di fondo della politica del gruppo nel settore meccanico. D'altro canto, oltre il rafforzamento delle iniziative in essere, il gruppo studia le possibilità di realizzare nuove iniziative, tenuto conto innanzitutto delle particolari responsabilità dell'IRI nella promozione dello sviluppo industriale del Mezzogiorno, nonché di altre aree coinvolte in delicati processi di conversione a cui partecipano aziende del gruppo.

In fase avanzata di definizione è giunta ormai la maggiore delle iniziative allo studio, relativa al settore automobilistico. Si può prevedere infatti per il decennio 1970-80

un fabbisogno ancora rilevante di nuova capacità produttiva, concentrato prevalentemente nella classe delle medie cilindrate. In tale prospettiva l'IRI si è dato carico di accertare la possibilità di localizzare nelle regioni meridionali uno stabilimento automobilistico di dimensioni adeguate per una produzione a costi competitivi (circa 250 mila unità). Tale iniziativa — che è attualmente all'esame dell'autorità di governo — contribuirebbe indubbiamente a modificare, in misura non trascurabile, l'attuale distribuzione geografica dell'industria manifatturiera italiana, anche tenuto conto che l'industria automobilistica, in quanto svolge un'attività prevalentemente di montaggio, è in grado di suscitare una corona di attività sussidiarie e complementari; invero la nuova iniziativa, che si prevede di ubicare nell'area napoletana (dove esiste l'indispensabile ambiente industriale per accogliere un complesso automobilistico di tali dimensioni), sarà un fattore di attrazione per un buon numero di unità produttive localizzabili convenientemente anche in altre regioni del Mezzogiorno continentale.

Si deve aggiungere che la realizzazione della nuova unità produttiva si innesterebbe opportunamente nelle attività automotoristiche del gruppo. Pur dovendosi infatti prevedere che il tipo di vettura di nuova produzione si distingua nettamente dai modelli *Alfa Romeo*, la nuova iniziativa consentirebbe di sfruttare gli evidenti vantaggi ottenibili da uno stretto legame con tale società per quanto riguarda non solo l'attrezzatura commerciale e di assistenza alla clientela, gli acquisti, la ricerca, ecc., ma anche, e non meno importante, la reperibilità specie nella fase iniziale di parte dei quadri e del personale qualificato.

Per quanto riguarda le attività in essere, nel ramo automotoristico il programma *Alfa Romeo* prevede il completamento entro il 1970-71 del nuovo centro di Arese; nello stabilimento di Pomigliano sarà proseguita la produzione dei motori diesel e verrà sviluppata quella degli autoveicoli industriali, sulla base degli accordi con la SAVIEM (*Renault*).

Nel ramo elettromeccanico, il programma della nuova società ASGEN, limitato per ora al 1967, è imperniato sull'obiettivo di conseguire, il più rapidamente possibile, una specializzazione dei centri produttivi di Genova, Milano e Monfalcone. Per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, che completerà entro il 1968 il nuovo centro 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 in gran parte condizionate dalla politica di acquisti dell'azienda ferroviaria nell'ambito dei suoi piani di ammodernamento a lungo termine — è stato avviato un programma di specializzazione delle aziende che prevede la graduale eliminazione delle lavorazioni non ferroviarie. D'altra parte è allo studio la possibilità di una più razionale sistemazione dell'attività ferroviaria del gruppo nel quadro più ampio delle partecipazioni statali. Le prospettive di sviluppo della *Selenia*, nel ramo elettronico, permangono favorevoli grazie all'acquisizione di importanti commesse militari e civili; l'*PATES-Co.El.*, a sua volta, con un'adeguata estensione della gamma produttiva, prevede un notevole incremento di attività.

I programmi delle aziende operanti nel settore aeronautico indicano una forte espansione produttiva in relazione alle importanti commesse acquisite in campo civile oltre che militare, mentre è prevista anche la realizzazione di interessanti costruzioni sperimentali.

Nel settore del macchinario industriale, ancora caratterizzato da un insufficiente

utilizzo della capacità produttiva, sarà proseguito l'impegnativo programma di riorganizzazione tecnico-produttiva e commerciale in corso. Positivi riflessi sono attesi, soprattutto per queste aziende, dalle attività della *Società Italiana Impianti*, di cui si è detto trattando del programma siderurgico.

Tra le altre aziende permangono buone le prospettive dell'OTO-Melara nel campo delle produzioni militari, mentre soddisfacenti sviluppi produttivi sono previsti per le società *Delta*, *Elettrodomestici San Giorgio*, *FAG Italiana*, *Filotecnica Salmoiraghi* e *Wayne Italiana*.

CANTIERI NAVALI — Le più recenti previsioni sull'andamento della domanda mondiale di naviglio indicano il probabile permanere, a medio termine, di un volume di ordini ancora considerevole, sebbene inferiore agli eccezionali livelli dell'ultimo biennio. Continua intanto a consolidarsi la prevalenza dei cantieri giapponesi sul mercato mondiale e, di riflesso, l'avvio o l'accelerazione presso vari paesi europei di politiche non più di mero sostegno dell'industria navalmeccanica ma di radicale riassetto produttivo e organizzativo.

In questa prospettiva, l'industria cantieristica italiana, che ha concretamente avviato nel 1966 un complesso piano di ristrutturazione, vede le proprie possibilità di lavoro condizionate, a medio termine, dal permanere di un adeguato regime di aiuti. Tale si presenta il disegno di legge attualmente all'esame delle Camere, la cui approvazione è però subordinata all'esito di un procedimento in corso presso la CEE. La programmazione nell'ambito del gruppo *Fincantieri* ha ormai come base di partenza le decisioni prese dal CIPE nell'ottobre scorso, delle quali si riferisce compiutamente più oltre.

Un aggiornamento a breve scadenza del programma di settore appare comunque indispensabile, per tenere pieno conto delle recentissime decisioni, che peraltro aderiscono in sostanza al progetto elaborato inizialmente dall'Istituto e dalla *Fincantieri*.

Il riassetto concordato comporta notevoli modificazioni strutturali in relazione al fatto che l'attività del gruppo *Fincantieri* risulterà articolata, da un lato, su un'attività navalmeccanica opportunamente concentrata e, dall'altro, su produzioni extranavali (nucleari e meccaniche) in buona parte nuove ma destinate ad assumere una crescente importanza.

La principale opera in programma nel settore delle costruzioni navali concerne tuttora il radicale ammodernamento e ampliamento, entro il 1970, del cantiere di Monfalcone: esso sarà dotato, tra l'altro, di un grande scalo-bacino, che si è recentemente deciso di dimensionare, in armonia con l'orientamento della domanda, per la costruzione di navi fino a 300.000 tpi. Presso i centri ormai rinnovati di Sestri e Castellammare, sarà provveduto a una maggiore automatizzazione del movimento dei materiali e, nel primo cantiere, all'ampliamento della salderia.

Nel settore delle riparazioni navali sono in programma il potenziamento del centro di Taranto, che sarà attrezzato con un secondo grande bacino galleggiante, e del cantiere della SEBN (Napoli), presso il quale i nuovi lavori riguarderanno principalmente l'ammodernamento dell'officina meccanica. Infine, per l'*Arsenale Triestino*, è allo studio l'utilizzo della parte del Cantiere S. Marco recentemente acquisita. Per gli stabilimenti meccanici del gruppo *Fincantieri* assumeranno particolare rilievo gli sviluppi nel settore elettronucleare, con l'obiettivo di pervenire gradualmente ad un'autonoma capacità di progettazione e costruzione.

Le principali opere in programma riguardano, per ora, l'*Ansaldo Meccanico Nucleare* per l'ammodernamento del reparto grande meccanica e i lavori di radicale rinnovo della fonderia.

Per il settore dei motori diesel, è stata definita a seguito di un accordo diretto fra IRI e FIAT — che hanno costituito a tal fine con partecipazione paritetica la *Grandi Motori Trieste* — la concentrazione della produzione del gruppo in un nuovo stabilimento a Trieste in cui saranno trasferite anche le produzioni sinora svolte a Torino dalla FIAT (ad eccezione dei diesel di derivazione automotoristica). La capacità produttiva annua della nuova grande unità sarà dell'ordine di 600.000 HP e quindi tale da inserirla fra le maggiori aziende internazionali del ramo.

Devono infine ricordarsi in questa sede, nel quadro del piano di riassetto approvato dal CIPE, la partecipazione dell'IRI, secondo modalità da definire, ad iniziative locali per la costruzione a Trieste e a Genova di bacini di carenaggio con relative stazioni di degassificazione.

TELEFONI E ALTRE TELECOMUNICAZIONI — Il programma predisposto dal gruppo per il quinquennio 1967-71 comporta nel settore telefonico il conseguimento dei seguenti fondamentali obiettivi: *a)* realizzare tutti gli impianti occorrenti per fronteggiare la prevista richiesta di nuove utenze, mantenendo adeguato il livello delle scorte e riducendo gradualmente le domande giacenti al livello, non comprimibile, corrispondente a quello mediamente trattato in un mese (50.000); *b)* completare l'automatizzazione della rete, adeguando gli impianti periferici alle caratteristiche di una moderna rete teleselettiva; *c)* accelerare l'avvicinamento tra Centro Nord e Mezzogiorno in termini di sviluppo dei servizi telefonici; *d)* promuovere una maggiore diffusione degli apparecchi supplementari, anche per migliorare il grado di utilizzazione degli impianti e conseguentemente la redditività degli investimenti effettuati.

In particolare è previsto che per la fine del 1971 gli abbonati e gli apparecchi raggiungano rispettivamente 6,5 e 9 milioni di unità, con incrementi sul 1966 del 33% e del 40%. Le comunicazioni extraurbane annue dovrebbero avvicinarsi in totale a 1.200 milioni di unità (+ 64% sul 1966); a oltre 1 miliardo di unità (+ 90% sul 1966) dovrebbero ascendere le comunicazioni in teleselezione.

Alla fine del quinquennio saranno in servizio non meno di 16 apparecchi per 100 abitanti, con un considerevole avvicinamento alla densità degli altri paesi europei. Nel Mezzogiorno gli incrementi previsti tanto per gli impianti che per le utenze risultano da 1,5 a 2 volte quelli in programma per il Centro Nord.

Nel settore delle telecomunicazioni internazionali, l'*Italcable*, che prevede importanti sviluppi nel traffico telefonico e a mezzo telescrivente, amplierà e ammodernerà gli impianti in servizio, provvedendo anche alla costruzione di due nuove stazioni radioriceventi e radiotrasmittenti; altri collegamenti transatlantici e minori saranno attuati subordinatamente all'ottenimento delle necessarie concessioni governative italiane ed estere. Anche per la *Telespazio* si prospetta una rilevante espansione di attività, a seguito della prevista messa in orbita di nuovi satelliti da parte del Consorzio Internazionale cui la società partecipa. Le previsioni in questo settore si presentano comunque ancora alquanto aleatorie, sia per l'intensità del progresso tecnico in atto sia per la difficoltà di accertare le concrete prospettive di mercato delle comunicazioni via satellite.

TRASPORTI MARITTIMI — In una fase, comè l'attuale, di profonda trasformazione del traffico e delle flotte, le società del gruppo *Finmare* operano in condizioni di acuto disagio, oltre che per i limiti cui sono soggette sul piano armatoriale, per i gravi inconvenienti connessi alla mancata normalizzazione dei rapporti tra Stato e compagnie.

Non sono invero più a lungo procrastinabili sia il perfezionamento delle formalità relative alle revisioni periodiche e alle convenzioni aggiuntive, sia l'adeguamento degli stanziamenti nel bilancio dello Stato con un conseguente sollecito incasso di ingenti crediti e il parallelo alleggerimento dei cospicui oneri finanziari che finiscono per gravare sui conti economici delle società; d'altro lato, sempre più urgenti appaiono le decisioni da parte del Governo in merito al riassetto dei servizi di p.i.n., ad esse essendo subordinata la formulazione di un adeguato programma di rinnovo della flotta. Al riguardo vanno ricordate le gravi insufficienze tecnico-commerciali di una parte della flotta del gruppo per la quale si porrà a breve scadenza la drastica alternativa di un rinnovo o della sospensione delle linee cui essa è adibita.

Si è intanto deciso di soprassedere alla costruzione della nave traghetto da immettere sulla Siracusa-Malta, per reconsiderarla nel contesto del piano di nuove costruzioni che verrà formulato non appena saranno note le decisioni governative.

Per fronteggiare le esigenze più immediate su alcuni servizi di breve e media percorrenza — maggiormente esposti alla concorrenza di navi-traghetto — si è deciso di procedere alla trasformazione in traghetti di due unità della *Tirrenia* di tipo « Regione », sulle quali le modifiche sono in corso dall'inizio del 1967. Si stanno, inoltre, effettuando lavori per migliorare la ricettività di alcune navi dell'*Adriatica* e per ultimare il restauro della sede sociale del *Lloyd Triestino*.

Le compagnie del gruppo valutano, infine, con attenzione le possibilità di sviluppo dell'attività armatoriale non convenzionata nel settore merci, compatibilmente con gli impegni assunti per l'esercizio di servizi sovvenzionati.

TRASPORTI AEREI — Il gruppo *Alitalia* ha formulato per il quadriennio 1967-70 un programma di investimenti di entità senza precedenti prevedendo di più che raddoppiare l'attività globalmente svolta, il che corrisponde a un saggio medio annuo di espansione di oltre il 20%.

Gli sviluppi di maggior rilievo riguardano la rete intercontinentale; essi sono peraltro subordinati all'auspicata favorevole conclusione delle trattative in corso tra l'Italia e gli Stati Uniti per la stipulazione di nuovi accordi di traffico. Anche sulla rete euromediterranea è previsto un intenso sviluppo dell'offerta, con l'inaugurazione fra l'altro di nuovi collegamenti con l'Unione Sovietica, la Jugoslavia, la Polonia, l'Ungheria, la Turchia e il Marocco.

I servizi interni saranno, a loro volta, riorganizzati in vista di un sensibile ampliamento di rotte e di frequenze.

Per la necessaria espansione della flotta alla fine del 1966 sono stati ordinati 4 aerei Boeing 747 da 350-450 posti, che entreranno in servizio nel 1970-71.

Nel corso del quadriennio, verranno inoltre immessi in esercizio 7 quadrireattori del tipo DC-8 allungato, 38 bireattori del tipo DC-9 e, da parte della controllata ATI che gestisce la rete nazionale minore, 5 turboelica F-27 e 4 bireattori di tipo ancora da definire.

In complesso la flotta del gruppo passerà nel quadriennio, da 66 a 99 aerei (oltre

a 6 elicotteri) di cui 86 a reazione. Di questi, 6 saranno dei tipi da carico o convertibile, onde consentire la costituzione di una rete merci organica e di dimensioni economiche; essa comprenderà servizi intercontinentali ed euromediterranei, per entrambi i quali è dato prevedere la prosecuzione dell'intenso sviluppo di traffico registrato negli ultimi anni.

AUTOSTRAD E ALTRE INFRASTRUTTURE — Il completamento del programma autostradale del gruppo è ancora subordinato — come venne sottolineato già lo scorso anno — all'approvazione da parte dell'ANAS del piano finanziario aggiornato. Tale aggiornamento è stato predisposto dalla società *Autostrade*, come richiede la convenzione, sia a fine 1964 che a fine 1965; a quest'ultima data si è accertato un fabbisogno di contributi statali superiore di oltre 200 miliardi rispetto agli stanziamenti disposti dalla legge n. 729.

Tale situazione e la mutata prospettiva delle condizioni di esercizio della rete autostradale hanno posto in luce la necessità di procedere ad una revisione dell'attuale regime regolante i rapporti tra concessionaria e Stato.

Nel frattempo l'ANAS ha sospeso l'approvazione di ogni nuovo progetto o variante di progetto. Pertanto, qualora non si risolvano i problemi tuttora pendenti del residuo programma, può prevedersi il completamento dei soli lavori in corso di esecuzione a fine 1966, relativi a 539 km di nuove autostrade. Solo una tempestiva risoluzione delle accennate questioni con l'ANAS potrebbe consentire l'apertura al traffico dell'intera rete in concessione al gruppo entro il 1972, con un investimento dell'ordine di 580 miliardi.

È da aggiungere che, in relazione alle decisioni assunte nell'ottobre scorso dal CIPE, relative tra l'altro alla costruzione di un nuovo gruppo di autostrade in Liguria e tenuta presente la necessità di inserire tali nuove opere in un programma organico che risponda in particolare alle esigenze di sviluppo del Mezzogiorno, l'IRI ha promosso la formulazione di un nuovo piano di costruzioni che comporterà investimenti dell'ordine di 300-350 miliardi, per il 45% localizzati nel Sud.

Il problema del completamento del programma IRI e l'opportunità di realizzare il piano aggiuntivo sono attualmente all'esame di un'apposita commissione nominata dal Ministro dei LL.PP.

Nel settore delle infrastrutture viarie interessanti aree metropolitane, la società *Infrasud* realizzerà l'autostrada tangenziale di Napoli (19 km) collegante la statale Domiziana alla zona di Capodichino, in corrispondenza dell'innesto dell'Autostrada del Sole. L'apertura al traffico è prevista entro il 1970.

RADIOTELEVISIONE — Il nuovo programma della RAI esteso al 1972, anno in cui scade la vigente convenzione con lo Stato, si propone come obiettivo di fondo di offrire a un numero crescente di cittadini un'ampia gamma di programmi sempre migliori, salvaguardando nel contempo l'equilibrio economico della gestione con un efficiente controllo qualitativo e quantitativo delle spese.

Per il prossimo sessennio sono previsti saggi di sviluppi medi annui di oltre il 3% per l'utenza complessiva e di circa l'8% per quella televisiva: pertanto, alla fine del 1972, gli abbonamenti alle radiodiffusioni dovrebbero superare i 13 milioni, di cui quasi 11 milioni anche alla televisione. In tal modo oltre quattro quinti delle famiglie italiane risulterebbero abbonate alla radio e circa due terzi anche alla TV.

Particolare cura continuerà ad essere dedicata all'ampliamento e al miglioramento delle reti radiofoniche: nel settore dell'onda media è prevista l'installazione di quattro nuovi trasmettitori (di cui due di grande potenza a Milano e a Roma) mentre sulla rete a modulazione di frequenza l'attivazione di 380 nuovi impianti consentirà di estendere la ricezione del servizio, a condizioni migliorate, a quasi tutta la popolazione italiana.

Sulla prima rete televisiva l'installazione prevista di 127 impianti trasmettenti tende a conseguire una migliore e più capillare diffusione del servizio, mentre sulla seconda rete, con l'entrata in esercizio di 267 trasmettitori, verrà assicurata la ricezione ad oltre il 90% della popolazione.

Per il 1970 è prevista la creazione a Roma di un nuovo centro di produzione TV, reso necessario dall'insufficienza di quello attuale; entro il sessennio verranno altresì completati il nuovo centro di produzione di Torino e le sedi di Firenze, Venezia, Cagliari e Palermo.

ALTRI SETTORI — Nel corso del 1966 il gruppo SME ha ulteriormente sviluppato e messo a punto i propri programmi di investimento. Nel settore cartario la *Celdit*, prospettando un notevole incremento quantitativo e qualitativo della produzione, ha messo in marcia nel 1966 la terza macchina continua e realizzerà nel 1967 l'impianto di patinatura; è altresì allo studio il rilievo di altre cartiere, suscettibili di una conveniente integrazione con la società. Nel settore degli ausiliari della telefonia, l'*Alfacavi* ha avviato, agli inizi del 1967, la produzione nel nuovo centro di Airola (Benevento) destinato a raggiungere il livello di regime nel 1970. Sensibili sviluppi sono previsti per le attività agricole della SEBI, nonché per la scala produttiva e soprattutto la rete di distribuzione della *Surgela*, operante principalmente nel settore fortemente concorrenziale della conservazione a bassa temperatura, dove la dinamica della domanda è ancora frenata in Italia dalle carenze della cosiddetta «catena del freddo». Nel settore della grande distribuzione, acquisito nel 1966 il controllo di una società già affermata nel ramo (ora *Generale Supermercati*), la SME ha avviato un programma di sviluppo particolarmente impegnativo che, nel volgere del quinquennio 1967-71, porterà le unità in esercizio dalle 6 attuali a 32.

Nel settore urbanistico sarà avviata, durante il 1967, attraverso la controllata *Bestat*, la costruzione del grande centro residenziale, direzionale e commerciale a Taranto; è stata nel frattempo acquisita una partecipazione nella società *Mededil* impegnata in lavori di risanamento urbanistico a Napoli.

Va infine segnalato, nell'ambito del gruppo SME, l'ampio programma della *Napolgas*, mirante alla utilizzazione del metano proveniente dal giacimento di Vasto dell'ENI, programma peraltro subordinato al rinnovo delle convenzioni, scadenti nel 1967, con il comune di Napoli e altri comuni vicini.

I programmi della *Manifatture Cotoniere Meridionali* sono imperniati su una riorganizzazione tecnica, produttiva e commerciale, in vista del raggiungimento, anche se in un periodo certamente non ravvicinato, dell'integrale sfruttamento degli impianti esistenti.

La *Circumvesuviana*, infine, che realizzerà entro il 1968 parte dei lavori di raddoppio del tratto Barra-Torre Annunziata, ha sempre in programma il completamento di tale progetto nonché un ampio ammodernamento degli impianti fissi

e del materiale rotabile, subordinatamente — come rilevato l'anno scorso — all'emanazione di norme legislative in ordine all'entità e al meccanismo di corresponsione dei contributi.

INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO — I programmi del gruppo sopradelineati — incluse le iniziative in fase di definizione — comportano un totale di investimenti nel Mezzogiorno per circa 1.375 miliardi, di cui quasi 720 miliardi riguardanti i settori a localizzazione influenzabile, 275 miliardi i settori a localizzazione non influenzabile e 380 miliardi le autostrade. Nell'insieme la percentuale di localizzazione nel Sud è pari al 48% per cui risultano ampiamente superati, in termini assoluti e percentuali, i programmi formulati per le regioni meridionali alla fine del 1965 (746 miliardi, pari al 38%).

L'aumento riguarda prevalentemente i settori manifatturieri, tenuto conto anche del programma aggiuntivo della siderurgia e della nuova iniziativa allo studio nel ramo dell'automobile. Giova sottolineare che le attività a localizzazione influenzabile assorbono oltre la metà degli investimenti in programma nel Mezzogiorno e toccano la percentuale, mai raggiunta finora, del 65% sul corrispondente totale.

Il programma siderurgico ordinario fissa, per i centri meridionali del gruppo, obiettivi di produzione al 1970 di 4,6 milioni di t di ghisa e 5,5 milioni di t di acciaio, corrispondenti al 56% e 52% rispettivamente della prevista produzione totale del gruppo; qualora si realizzi, alle condizioni prima indicate, anche l'ampliamento del centro di Taranto, la produzione di acciaio salirebbe a circa 7 milioni di t, e quindi a tre quinti della produzione del gruppo e a circa due quinti di quella italiana.

Nel settore meccanico l'IRI ha allo studio il prima citato stabilimento automobilistico, da localizzare nella zona napoletana, dove il gruppo già da oltre un trentennio svolge attività in campo meccanico e automotoristico.

L'attuazione della nuova iniziativa, che avrebbe rilevanti effetti diretti e indiretti anche sul piano dell'occupazione, è subordinata alla concessione, nel quadro della legislazione in vigore a favore del Mezzogiorno, di agevolazioni atte a compensare le diseconomie derivanti dalla localizzazione meridionale di una produzione destinata a un mercato fortemente concorrenziale e, per alcuni anni almeno, prevalentemente esterno al Mezzogiorno.

Nel quadro dei programmi già definiti nel settore meccanico, le prospettive di sviluppo di maggior rilievo concernono i tre centri di Pomigliano, che costituiscono nel loro insieme la maggiore concentrazione di attività meccaniche del gruppo nel Mezzogiorno. Tali prospettive sono legate, essenzialmente, agli ampi programmi di lavoro dei due centri operanti in campo aeronautico (quello della *Alfa Romeo* nel ramo motori e quello dell'*IMAM-Aerfer* nel ramo cellule) e del centro *Alfa Romeo* in campo automotoristico, per la produzione, tra l'altro, di autoveicoli industriali nel quadro degli accordi con la *SAVIEM (Renault)*.

Consistenti possibilità di espansione si aprono anche alla *Selenia*, alla *FAG* (che è previsto giunga a fornire intorno al 1970 il 15%-20% della produzione nazionale di cuscinetti a rotolamento) e alla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, che ha in programma l'ampliamento dei due centri dell'Aquila e di Santa Maria Capua Vetere, nonché dello stabilimento di Catania della controllata *ATES-Co.El.*

I programmi delle aziende cantieristiche prevedono, nel quadro della ristrutturazione,

razione del settore navalmeccanico IRI, la realizzazione di nuovi impianti a Castellammare, Napoli (SEBN) e Taranto.

Sono ancora da ricordare nell'ambito delle aziende varie a localizzazione influenzabile i programmi della SME nei settori dei prodotti agricoli e alimentari, della grande distribuzione e dei risanamenti urbanistici.

Nel settore dei servizi verrà accelerato lo sviluppo del servizio e degli impianti telefonici nel Mezzogiorno, in vista di un'ulteriore riduzione del distacco rispetto al Centro Nord. Fra il 1966 ed il 1971, gli apparecchi in servizio per 100 abitanti dovrebbero salire da 6 a 9,3 e dal 50% al 70% circa della media nazionale.

Anche nel settore radiotelevisivo proseguirà l'opera di ampliamento e affinamento degli impianti; le possibilità di ricezione saranno notevolmente migliorate con l'installazione, tra l'altro, di 170 impianti trasmettenti radiofonici a modulazione di frequenza e circa 100 trasmettitori e ripetitori per la seconda rete TV.

Con l'apertura al traffico nel 1969 dell'autostrada Napoli-Bari (248 km) e nel 1972 di quella Bologna-Canosa (628 km, di cui 285 km nel Mezzogiorno) sarà completata la quota relativa al Sud del programma autostradale affidato all'IRI in base alla legge del 1961. Peraltro, nel quadro del primo ricordato piano aggiuntivo ancora in corso di definizione, potranno essere avviate ulteriori importanti estensioni della rete autostradale meridionale. Inoltre, la realizzazione ad opera della società *Infrasud* della « tangenziale » di Napoli darà al Mezzogiorno la prima autostrada a carattere essenzialmente urbano.

Sono infine da ricordare gli sviluppi — particolarmente importanti in relazione al possibile avvio a breve scadenza dei progetti allo studio nei settori manifatturieri — dell'attività di formazione ed addestramento professionale presso i centri IFAP di Napoli e Taranto. Un notevole ampliamento registrerà d'altra parte il programma del FORMEZ, cui l'IRI partecipa, in vista del perfezionamento dei quadri ad ogni livello per le attività produttive, amministrative, sociali e culturali.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ha approvato, lo scorso ottobre, il piano di riassetto del settore cantieristico del gruppo, accogliendo nelle sue linee maestre il progetto che era stato predisposto in collaborazione tra l'Istituto e la *Fincantieri*. Si è così dato avvio ad una complessa azione di razionalizzazione industriale, la cui necessità fu all'origine stessa della decisione da parte dell'IRI di costituire la *Fincantieri* nel 1960. Nel contempo è stato possibile porre le basi per una organica soluzione di delicati problemi di sviluppo regionale, sfruttando a tal fine la capacità di iniziativa del gruppo in altri settori, con una visione a lunga scadenza delle prospettive economiche e delle esigenze sociali delle zone interessate; il riconoscimento di tali esigenze ha comportato oneri particolari, quale, ad esempio, l'impegno da parte del gruppo a non procedere a licenziamenti collettivi per un triennio.

I principali provvedimenti sinora adottati, nel quadro del piano approvato dal CIPE, hanno portato anzitutto alla costituzione, nell'ambito del gruppo *Fincantieri*, delle seguenti società:

Cantieri Navali Italiani Ansaldo, CRDA, *Navalmeccanica-Italcantieri* (51% *Fincantieri*, 49% IRI) con sede a Trieste; a tale società sono stati apportati i cantieri

di costruzione di Sestri, Monfalcone e Castellammare di Stabia, destinati a continuare l'attività di costruzione nel quadro degli indirizzi di riorganizzazione e di concentrazione approvati dal CIPE.

Ansaldo Meccanico Nucleare (51% *Fincantieri*, 49% IRI). A questa società, con sede a Genova, sono stati apportati gli stabilimenti *Meccanico* e *Fonderia* dell'*Ansaldo*; nel primo sarà concentrata l'intera produzione di turbine del gruppo e saranno costruite centrali termoelettriche tradizionali e nucleari.

Progettazioni Meccaniche Nucleari (51% *Ansaldo Meccanico Nucleare*, 25% IRI, 24% *Fincantieri* con sede a Genova. Questa società curerà la progettazione di componenti per impianti nucleari, assicurando il necessario collegamento tra enti di ricerca ed industria.

Sempre nell'ambito della *Fincantieri* è da rilevare che alla società *Ansaldo* è rimasto il cantiere di Muggiano, per il quale è stato sottoposto all'esame della Commissione Interministeriale di Studio per i Cantieri Navali un piano di conveniente sistemazione in vista di una progressiva conversione ad altra attività.

Alla società CRDA continua ad essere affidata la gestione sia della *Fabbrica Macchine S. Andrea*, in attesa che venga realizzato lo stabilimento della *Grandi Motori* di Trieste (vedi oltre), sia del cantiere S. Marco, del quale tuttavia è stata apportata gran parte delle aree e delle attrezzature all'*Arsenale Triestino*, che ha assunto la nuova denominazione sociale *Arsenale Triestino-S. Marco*; a sua volta l'*Officina Ponti e Gru*, continuando a svolgere la sua produzione a Trieste, è stata apportata alla nuova società *Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi* (vedi oltre). Si è inoltre provveduto a trasferire da Roma a Genova il *Centro per gli Studi di Tecnica Navale-CETENA* che sarà notevolmente potenziato.

È stato infine perfezionato un accordo con la *General Electric* per la prossima costituzione, in partecipazione con l'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, di una società per la produzione, in uno stabilimento da costruire nell'area genovese, di elementi di combustibili nucleari e di componenti interni per reattori.

Fuori dell'ambito *Fincantieri* sono state poi costituite le seguenti società:

Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi (51% *Finmeccanica*, 49% IRI), società alla quale sono stati apportati lo stabilimento CMI e l'*Officina Ponti e Gru* dell'*Ansaldo*.

Grandi Motori Trieste (50% IRI, 50% FIAT), la quale costruirà uno stabilimento a Trieste in cui si concentrerà la produzione di motori diesel oggi svolta dalla *Fabbrica Macchine S. Andrea* (che cesserà la sua attività), dallo *Stabilimento Meccanico Ansaldo* e, nell'ambito FIAT, dalla sezione *Grandi Motori* di Torino (fatta eccezione per i diesel di impiego automotoristico). La progettazione del nuovo stabilimento è in corso.

Si è infine provveduto a trasferire il *Settore Impianti Industriali* (SIM) dall'*Ansaldo* alla *Società Italiana Impianti* (già *Cosider*) cui partecipano la *Finsider*, la *Fincantieri*, la *Finmeccanica* e l'IRI.

Restano da menzionare le seguenti iniziative, individuate nel piano approvato dal CIPE, con specifico riferimento alla partecipazione dell'IRI per la loro realizzazione:

- nel settore navalmecanico: costruzione sia a Genova che a Trieste, a condizioni da definire, di nuovi bacini di carenaggio con annesse stazioni di degassificazione;
- nel settore delle infrastrutture: costruzione di un complesso di opere in Liguria, tra cui la nuova autostrada del Turchino (87 km) nonché l'importante traforo Bargagli-Ferriere (2 km).

Per ultimo è da segnalare la partecipazione del gruppo alle società finanziarie regionali ligure e giuliana, chiamate a promuovere nuove iniziative industriali, soprattutto piccole e medie, nelle rispettive aree (1).

Il complesso quadro dei provvedimenti adottati mostra chiaramente quale decisivo contributo l'IRI abbia potuto offrire all'azione pubblica nell'affrontare concretamente sia il radicale riordinamento dell'industria cantieristica, sia il rilancio di importanti aree industriali in crisi. È bene aggiungere che al pieno successo del piano dovranno ora dedicarsi con ogni energia tutte le parti in causa; ciò nel convincimento di un interesse solidale ad evitare ritardi o deviazioni nella realizzazione di soluzioni che sono state adottate solo dopo un'esauriente disamina anche degli aspetti di interesse generale di un'operazione industriale di tale portata, tenendo presenti altresì gli impegni derivanti all'Italia dal Trattato di Roma.

Nello scorso mese di luglio, in esecuzione delle delibere in precedenza prese dagli azionisti, è stato stipulato l'atto di fusione fra le società *Montecatini* ed *Edison*; l'operazione ha fruito delle agevolazioni fiscali previste dalla legge 18 marzo 1965, n. 170.

La prima assemblea degli azionisti della nuova società, tenuta il 22 aprile 1967, ha approvato la distribuzione per il 1966 di un dividendo di 55 lire per azione da 1.000 lire nominali.

La stessa assemblea ha deliberato di aumentare il capitale da 709,1 a 749 miliardi mediante l'emissione di nuove azioni per 39,9 miliardi da assegnare agli azionisti di minoranza delle tre controllate ex elettriche *Cieli*, *Emiliana* ed *Orobia* di cui è stata decisa l'incorporazione.

La partecipazione dell'Istituto alla *Montecatini-Edison*, aumentata nel corso del 1966 per effetto dell'acquisto di azioni già in possesso della *Banca d'Italia*, corrisponde attualmente al 3,35% del capitale di 749 miliardi.

(1) È il caso di ricordare che nel 1966 il gruppo ha assunto una partecipazione anche nella *Società Finanziaria per l'Italia Centrale*.

L'attività del gruppo

a) Investimenti

Durante il 1966 sono stati per gran parte completati gli ingenti programmi decisi agli inizi degli anni sessanta per la siderurgia e il cemento; analogamente è avvenuto per i trasporti marittimi. Nell'insieme gli investimenti nei tre settori precitati hanno registrato nell'esercizio in esame una diminuzione di circa 90 miliardi, pari a quasi un terzo rispetto al 1965. Per contro in tutti gli altri settori del gruppo si è avuto un nuovo aumento che, globalmente, ha superato i 34 miliardi, pari al 12% degli investimenti del 1965.

Complessivamente nel 1966 il gruppo ha investito in impianti circa 513 miliardi di lire, importo che non si discosta sensibilmente (-7%) dalle previsioni iniziali. Rispetto al 1965 si è registrata una flessione dell'ordine del 10%; ma è certo più significativo il rilievo che gli investimenti in impianti si sono mantenuti anche nell'esercizio trascorso a un livello più che doppio di quello degli anni precedenti l'avvio, nel 1960-61, degli impegnativi programmi sopraricordati. (L'analogo confronto riferito agli investimenti nazionali negli stessi settori in cui opera il gruppo mostra un coefficiente di aumento, nello stesso periodo, di non più del 60%).

D'altra parte, come si è rilevato in precedenza, riferendo del nuovo programma pluriennale che l'Istituto ha messo a punto alla fine del 1966, si può sin d'ora prevedere una nuova fase di notevole espansione degli investimenti del gruppo, destinata a protrarsi almeno sino al 1970-71.

È ancora da sottolineare che tale espansione interesserà in misura prevalente le regioni meridionali, nelle quali del resto anche nel 1966, malgrado la flessione rilevabile nel settore siderurgico, il gruppo ha investito in impianti 190 miliardi di lire, di cui 116 miliardi nei settori a localizzazione influenzabile (in massima parte manifatturieri); tali importi corrispondono al 40% e al 51% degli investimenti totali del gruppo nei rispettivi settori.

Passando a un'analisi dei dati esposti nella tabella I si nota come anche nel 1966 l'importo di investimenti più consistente (183,5 miliardi) si riferisca alla siderurgia che, nonostante la già ricordata flessione rispetto al 1965, concorre per oltre un terzo al totale del gruppo.

Sono state completate nel 1966 tutte le principali opere previste nei centri a ciclo integrale di Taranto e di Bagnoli e nel nuovo tubificio di Piombino, mentre sono continuati i lavori di ammodernamento presso la *Terni* e la *Dalmine*. Anche nel settore cementiero gli investimenti effettuati (2,1 miliardi) sono stati destinati in gran parte al completamento dello stabilimento di Taranto, che ha così raggiunto una capacità produttiva di 1,1 milioni di t.

Nel settore meccanico sono stati investiti 21,6 miliardi, importo inferiore al previsto in relazione sia alla decisione di graduare più opportunamente nel tempo alcuni lavori nel centro di Arese e presso le filiali dell'*Alfa Romeo*, sia al riesame del programma *Ansaldo-S. Giorgio* dopo l'avvenuta concentrazione con la CGE. La maggior quota degli investimenti del settore si riferisce comunque all'*Alfa Romeo* (Arese); di rilievo anche i lavori effettuati dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e dalla *Delta*, per completare, rispettivamente, gli impianti di Castelletto (Milano) e di Arquata Scrivia, dall'*IMAM-Aerfer* (divisione aerospaziale), dall'*OTO-Melara* per

Tabella I - Investimenti del gruppo in impianti negli anni 1965, 1966 e previsioni per il 1967
(miliardi di lire)

Settori	1965	1966	Variazioni % 1965-66	1967 (previsioni)
<i>Aziende manifatturiere</i>				
Siderurgia	240,1 (a)	183,5	- 23,6	139
Meccanica (b)	20,5	21,6	+ 5,4	32
Cantieri navali	4,7	7,2	+ 53,2	20
Cemento	6,7	2,1	- 68,7	2
Altre (c)	8,4	11,5	+ 36,9	19
<i>Totale</i>	<u>280,4</u>	<u>225,9</u>	<u>- 19,4</u>	<u>212</u>
<i>Aziende di servizi</i>				
Telefoni e altre telecomunicazioni	136,1	139,6	+ 2,6	142
Trasporti marittimi	30,4	1,4	- 95,4	4
Trasporti aerei	17,9	31,7	+ 77,1	54
Autostrade (d)	85,3	90,5	+ 6,1	99
Radiotelevisione	12,7	15,7	+ 23,6	20
Altre (e)	1,2	2,6	+ 116,7	8
<i>Totale</i>	<u>283,6</u>	<u>281,5</u>	<u>- 0,7</u>	<u>327</u>
<i>Aziende varie (f)</i>	<u>5,3</u>	<u>5,9</u>	<u>+ 11,3</u>	<u>6</u>
<i>Totale generale</i>	<u>569,3</u>	<u>513,3</u>	<u>- 9,8</u>	<u>545</u>

(a) Dato rettificato.

(b) Gruppo *Finmeccanica*, Società Italiana Telecomunicazioni Siemens e ATES-Co.El.

(c) *Terni-Industrie Chimiche*, SANAC, Sidercomit, MCM, Fabbricone, Surgela, Alfacavi, Celdit, SAIVO, Ilte, Cremona Nuova.

(d) Al lordo dei contributi ANAS liquidati (25,6 miliardi nel 1965, 23,4 miliardi nel 1966 e 20 miliardi nel 1967).

(e) *Circumvesuviana*, SGAS, Napolgas, Generale Supermercati.

(f) Monte Amiata, Italstrade, Maccaresse, IFAP, SEBI e collegate, SIIMI.

la preparazione di nuove lavorazioni e dalla *Selenia* (reparto telecomunicazioni). Nelle aziende navalmeccaniche gli investimenti, pari a 7,2 miliardi, hanno segnato una sensibile espansione rispetto al 1965 essendosi avviato il programma di ristrutturazione del settore cantieristico, particolarmente per quanto riguarda la costruzione a Monfalcone del bacino per navi fino a 300.000 t.p.l., nonché il radicale ammodernamento, legato a nuovi indirizzi produttivi, degli stabilimenti meccanici ex Ansaldo.

Fra gli investimenti delle rimanenti aziende manifatturiere del gruppo (11,5 miliardi), hanno avuto particolare rilevanza quelli della *Celdit* (3,2 miliardi) e quelli della *Terni-Industrie Chimiche* (2,7 miliardi).

Per l'insieme delle aziende di servizi, gli investimenti nel 1966 (281,5 miliardi) si sono mantenuti grosso modo sugli elevati livelli dell'esercizio precedente, ma di un 9% al di sotto delle previsioni, sostanzialmente a causa dei ritardi imposti ai lavori nel settore autostradale da remore procedurali e amministrative. In questo settore gli investimenti sono comunque saliti a 90,5 miliardi (+ 6% sul 1965) con-

sentendo di aprire al traffico nel corso dell'anno 283 km di nuove autostrade, che hanno portato la rete in esercizio a 1.383 km, pari ai due terzi circa dell'intera rete in concessione al gruppo.

Nel settore dei telefoni e altre telecomunicazioni i 139,6 miliardi di investimenti si riferiscono quasi interamente alla concessionaria SIP: è da segnalare in particolare l'ampliamento della rete extraurbana connesso allo sviluppo della teleselezione (circa 500.000 km.cto pari a oltre il 15%) e l'aumento sempre notevole delle reti urbane (1,2 milioni di km.cto, pari ad oltre il 10%) e dei numeri di centrale, che ha permesso di ampliare i margini di riserva.

Gli investimenti nei trasporti aerei (31,7 miliardi) hanno segnato un aumento superiore in valore assoluto a quello di ogni altro settore. Circa 24 miliardi sono stati destinati all'ampliamento della flotta sia dell'*Alitalia* che delle società controllate: mentre sono stati immessi in linea quattro nuovi aerei, il numero di quelli ordinati risultava a fine anno di 40; le attrezzature a terra hanno assorbito altri 8 miliardi, per oltre un quarto relativi al nuovo impianto elettronico di prenotazione.

Nel settore radiotelevisivo sono stati investiti altri 15,7 miliardi destinati soprattutto all'ampliamento della seconda rete televisiva, che nel corso del 1966 è stata posta in grado di servire circa l'85% della popolazione italiana, superando alquanto gli obblighi di convenzione.

Il preventivo degli investimenti del gruppo per il 1967, quale risulta dalla tabella I, ascende a 545 miliardi, importo che supera di 32 miliardi il consuntivo del 1966. Si rileva che tale aumento si registra nonostante la prevista ulteriore flessione degli investimenti siderurgici e mentre l'importante nucleo di nuovi progetti in corso di definizione — di cui si è detto trattando dei programmi a medio termine — non potrà tradursi in nuovi investimenti, ove intervenga la necessaria approvazione dell'autorità di governo, prima del 1968. Concorreranno a determinare l'espansione degli investimenti nel 1967 tutti i settori ad eccezione della siderurgia e del cemento, ma principalmente i programmi dell'*Alitalia*, dell'*Italcantieri*, dell'*Alfa Romeo* e dell'*Autostrade*.

b) Fatturato, produzione e ordini

Il fatturato complessivo del gruppo è salito nel 1966 a 2.023 miliardi, con un incremento di 211 miliardi, pari a quasi il 12%. Trattasi di incrementi comparabili in termini percentuali, ma alquanto superiori in valore assoluto a quelli registrati anche in anni di alta congiuntura come il 1962 e il 1963. È da rilevare che l'esercizio in esame è stato caratterizzato, per l'insieme dei settori e nella media dell'anno, da una sostanziale stabilità dei prezzi di vendita e delle tariffe; d'altra parte è diminuita solo lievemente, pur in presenza della ripresa congiunturale interna, la quota del fatturato totale relativa alle vendite all'estero (che consentono normalmente ricavi unitari inferiori), per cui può affermarsi che l'aumento suindicato del fatturato misura anche l'espansione dell'attività del gruppo nel 1966.

È ancora da osservare che tale risultato è stato conseguito nonostante l'incidenza negativa, nell'esercizio in esame, del numero molto accresciuto rispetto al 1965 di ore lavorative perdute per conflitti di lavoro specie, ma non solo, nei settori manifatturieri. Esaminando in particolare i dati esposti nella tabella II, si nota che l'aumento del fatturato si è esteso, anche se in diversa misura, a tutti i settori del gruppo. Un terzo del maggior fatturato dell'anno è imputabile alla siderurgia che, con 647 miliardi,

Tabella II - Fatturato del gruppo per settori negli anni 1965 e 1966 (a)
(miliardi di lire)

Settori	1965	1966	Variazioni % annue		
			Media quinquennio 1961-65	1965	1966
<i>Aziende manifatturiere</i>					
Siderurgia	576,9	646,9	+ 8,9	+ 19,1	+ 12,1
Meccanica	335,4	346,0	+ 9,3	+ 0,7	+ 3,2
Costruzioni e riparazioni navali	106,6	140,1	- 2,8	- 4,1	+ 31,4
Cemento	23,0	25,5	+ 11,2	+ 3,6	+ 10,9
Altre (b)	49,7	54,3	+ 6,7	- 1,0	+ 9,3
Totale	1.091,6	1.212,8	+ 7,4	+ 9,0	+ 11,1
<i>Aziende di servizi</i>					
Telefoni e altre telecomunicazioni (c)	289,1	327,4	+ 15,1	+ 13,7	+ 13,2
Trasporti marittimi	96,2	106,5	+ 4,2	+ 8,7	+ 10,7
Trasporti aerei	137,7	156,8	+ 24,8	+ 19,4	+ 13,9
Autostrade	36,1	43,5	—	+ 36,2	+ 20,5
Radiotelevisione (d)	86,4	96,1	+ 12,7	+ 8,5	+ 11,2
Altre (e)	26,3	28,9	+ 22,1	+ 16,9	+ 9,9
Totale	671,8	759,2	+ 15,5	+ 14,5	+ 13,0
<i>Aziende varie (f)</i>	48,1	50,6	+ 17,9	- 12,9	+ 5,2
Totale generale	1.811,5	2.022,6	+ 10,2	+ 10,3	+ 11,7

- (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 dell'*Italcantieri*. Le divergenze risultanti, per il 1965, rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione, sono dovute a successivi accertamenti.
- (b) Comprende, oltre al fatturato delle società di cui alla nota (c) della tabella I, anche quello della *Fonit-Cetra* e varie minori.
- (c) Comprende gli introiti della *SIP-Società per l'Esercizio Telefonico* e delle società *Italcable* e *Telespazio*.
- (d) Al netto dell'aliquota degli introiti RAI di spettanza dello Stato (9,5 miliardi nel 1965 e 10,5 nel 1966).
- (e) Comprende, oltre al fatturato delle società di cui alla nota (e) della tabella I, anche quello delle società *SEAT* e *SIPRA*.
- (f) Vedi nota (f) della tabella I.

concorre per oltre la metà al fatturato manifatturiero totale del gruppo. L'incremento percentuale, pari a oltre il 12%, pur restando inferiore all'eccezionale espansione del 1965, coincidente con l'avviamento dei nuovi impianti, risulta nettamente superiore a quello medio dell'ultimo quinquennio. Vi hanno concorso innanzitutto i progressi della produzione, che ha raggiunto 5,9 milioni di t per la ghisa (+ 15,2%) e 8,2 milioni di t per l'acciaio (+ 9,6%), mentre per i prodotti finiti i più cospicui incrementi si sono registrati per i laminati piatti a caldo (+ 13,1%) e a freddo (+ 9,4%); inoltre è migliorata la composizione qualitativa delle vendite e la quota destinata al mercato interno, con conseguente aumento dei ricavi unitari pur in presenza di prezzi rimasti, nell'arco dell'anno, sostanzialmente sui livelli del 1965.

La ripresa della domanda interna si rispecchia anche nell'andamento del portafoglio ordini delle aziende siderurgiche, salito, a fine 1966, di un 16% rispetto a dodici mesi prima.

Il fatturato delle aziende meccaniche (346 miliardi) ha segnato un aumento complessivo del 3,2%, il meno marcato fra i settori del gruppo e che fa seguito alla relativa stazionarietà del precedente biennio, negativamente influenzato dall'andamento congiunturale; questo, almeno per le produzioni di beni strumentali, ha inciso anche sul fatturato del 1966, in relazione all'inadeguato carico di ordini acquisito in precedenza.

Una ulteriore espansione ha comunque segnato il fatturato automotoristico, che ha superato i 125 miliardi (+ 6%) grazie alla espansione delle vendite dell'*Alfa Romeo*, soprattutto in Italia. Le immatricolazioni di vetture della casa milanese hanno segnato nel 1966 un aumento di circa il 17%, nettamente superiore a quello dell'anno precedente (+ 9%). Tale risultato è tanto più significativo essendo stato il ritmo produttivo dell'azienda notevolmente turbato da agitazioni sindacali.

Il fatturato elettromeccanico ha raggiunto i 60 miliardi con un aumento del 3%; invero l'espansione registrata dall'*Ansaldo San Giorgio* e dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* è stata in parte controbilanciata dalla flessione degli stabilimenti meccanici dei cantieri.

Sugli elevati livelli del precedente biennio si è mantenuto il fatturato delle aziende elettroniche.

In ripresa, dopo la flessione degli esercizi precedenti, è risultato il fatturato delle aziende produttrici di macchine e impianti industriali, che denunciano peraltro ancora notevoli margini di capacità inutilizzata.

La modesta flessione del fatturato del ramo aeronautico rispecchia il progressivo esaurimento di precedenti commesse mentre erano ancora in fase di avviamento le lavorazioni relative all'importante carico di nuovi ordini assunto nell'anno.

Nel ramo ferroviario, infine, la discontinuità degli ordini da parte delle FF.SS. ha provocato un certo rallentamento dell'attività produttiva e del fatturato.

La ripresa della domanda nel 1966 si è riflessa per il settore meccanico soprattutto sull'andamento degli ordini assunti, aumentato nell'esercizio del 22%. Gli aumenti più sensibili riguardano le aziende aeronautiche, per le commesse surricordate in campo civile e militare, le elettroniche e le elettromeccaniche, soprattutto per l'estero, e, tra le altre aziende, in particolare l'*OTO-Melara*. Per le aziende ferroviarie, invece, il mancato avvio della seconda fase del piano decennale delle FF.SS. ha provocato una nuova flessione degli ordini.

Al considerevole incremento registrato nel 1966 dal fatturato dei cantieri navali (+ 31,4%) hanno concorso sia le attività di costruzione, ormai quasi interamente concentrate sul naviglio da carico, sia quelle di riparazione. Per quanto riguarda gli ordini assunti, l'aumento si riferisce quasi esclusivamente al ramo delle costruzioni, dove l'entrata in vigore delle nuove misure di pubblico sostegno alla fine del 1965 ha provocato un immediato cospicuo afflusso di ordini che lascia prevedere per l'*Italcantieri* una piena utilizzazione degli scali per tutto il 1967; nella seconda parte del 1966 l'afflusso degli ordini è nuovamente diminuito, essendosi esauriti gli stanziamenti disponibili per gli aiuti, mentre gravano le già ricordate incognite sul rinnovo della legge, scaduta alla fine del 1966.

Una discreta espansione ha segnato il fatturato del settore cementiero, pur in presenza di un cedimento dei ricavi unitari; anche le altre aziende manifatturiere,

soprattutto in rapporto al progressivo sviluppo delle iniziative SME, hanno denunciato un buon aumento del fatturato.

Nell'ambito delle aziende di servizi il fatturato del settore dei telefoni e altre telecomunicazioni (327 miliardi) ha segnato un incremento del 13,2%, comparabile a quello dell'anno precedente e peraltro interamente dovuto all'espansione dei servizi, il confronto non essendo influenzato dagli aumenti tariffari intervenuti nel corso del 1964.

Un nuovo progresso (+ 10,7%), nettamente superiore alla media degli ultimi cinque anni, hanno denunciato gli introiti lordi del gruppo *Finmare* (106 miliardi); l'incremento è da attribuire sia al traffico passeggeri, soprattutto per l'impiego durante l'intero anno dei due nuovi transatlantici Michelangelo e Raffaello (entrati in linea a metà 1965), sia al traffico merci, grazie a un ulteriore miglioramento qualitativo dei carichi e all'aumento di alcune tariffe.

Gli introiti dell'*Alitalia* e società collegate sono saliti a circa 157 miliardi, con un aumento percentuale alquanto più contenuto (+ 13,9%) di quello del 1965, come conseguenza soprattutto degli scioperi che in alta stagione hanno inciso prevalentemente sui servizi nazionali ed euromediterranei. Nettamente positivi sono stati i risultati del traffico sul Nord Atlantico, dove la compagnia ha potuto incrementare la sua offerta molto più degli altri vettori, conseguendo egualmente un apprezzabile coefficiente di occupazione posti. Il trasporto esclusivo di merci ha continuato a segnare incrementi assai elevati.

I proventi del settore autostradale del gruppo hanno raggiunto i 43,5 miliardi, con un aumento di oltre il 20% dovuto, oltre che all'aumento del traffico imputabile in parte all'apertura di nuovi tronchi, all'applicazione per l'intero anno sulle autostrade ex ANAS delle tariffe maggiorate in base alla convenzione. Il traffico, sui tratti comparabili in termini di periodo di apertura al traffico, ha segnato nel 1966 un incremento medio di quasi l'11%, risultante da uno sviluppo più contenuto del traffico passeggeri (+ 8,8%) e assai più elevato per le merci (+ 16,5%). In particolare, il traffico sull'Autostrada del Sole, nel secondo anno completo di esercizio, ha concorso per tre quinti circa al totale.

Gli introiti della RAI, al netto della quota di pertinenza dello Stato, salita a 10,5 miliardi, hanno segnato nel 1966 un incremento dell'11%, raggiungendo 96 miliardi. L'utenza complessiva ha superato, alla fine dell'anno, gli 11 milioni, di cui quasi 7 milioni abbonati anche alla televisione. È proseguita nell'anno la contrazione degli incrementi anche assoluti dell'utenza televisiva, in relazione al coefficiente relativamente elevato di densità ormai raggiunto in Italia in questo settore.

Non trascurabili, infine, gli aumenti registrati dal fatturato delle minori aziende di servizi e delle aziende varie, da attribuire principalmente agli sviluppi dell'attività delle società SIPRA, SEAT e *Generale Supermercati*, fra le prime, e della *Italstrade*, tra le seconde.

c) Esportazione

Nel 1966 le esportazioni delle aziende manifatturiere del gruppo hanno raggiunto i 267 miliardi, superando di circa 23 miliardi (+ 9,5%) il precedente massimo del 1965. Trascorrendo le vendite NATO (che si sono dimezzate nel 1966, portandosi a poco più dell'1% del totale), l'incremento delle esportazioni del gruppo sale all'11,3%; d'altra parte l'incidenza della quota esportata sul fatturato totale (21,8%)

Tabella III - Fatturato estero del settore manifatturiero negli anni 1965 e 1966 (a)
(miliardi di lire)

		1965	1966	Variazioni % annue		
				Media quinquennio 1961-65	1965	1966
<i>Fatturato ordinario</i>						
	Siderurgia	130,5	139,6	+ 13,7	+ 41,4	+ 7,0
	Meccanica	64,8	70,3	+ 9,0	+ 10,8	+ 8,5
	Costruzioni e riparazioni navali	31,4	42,2	+ 15,3	- 15,8	+ 34,4
	Varie	10,5	11,9	+ 11,6	+ 9,5	+ 13,3
	<i>Totale</i>	<i>237,2</i>	<i>264,0</i>	<i>+ 12,4</i>	<i>+ 20,0</i>	<i>+ 11,3</i>
<i>Fatturato NATO</i>		7,1	3,4	+ 27,6	- 27,6	- 52,1
	<i>Totale generale</i>	<i>244,3</i>	<i>267,4</i>	<i>+ 12,7</i>	<i>+ 17,7</i>	<i>+ 9,5</i>

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici, prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo. Le divergenze risultanti per il 1965, rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione, sono dovuti, oltreché a successivi accertamenti, all'inclusione fra le aziende varie di nuove società.

risulta all'incirca invariata rispetto al massimo raggiunto nel 1965 (21,9%), essendosi praticamente compensata la lieve flessione della siderurgia con gli aumenti degli altri settori. Ciò appare degno di nota in un anno in cui, a differenza che nel biennio precedente, l'espansione della domanda interna ha indubbiamente reso meno interessante, specie per la siderurgia, la ricerca di sbocchi all'estero. Trattasi, in ogni caso, di uno sviluppo promettente, tanto più se si tiene conto che il 1966 è stato caratterizzato da un'accentuata concorrenza sui mercati esteri come rivela l'andamento, quasi ovunque cedente, dei prezzi.

Le vendite all'estero di prodotti siderurgici, pari a circa 140 miliardi (52% del fatturato estero del gruppo) hanno segnato una espansione di circa il 7% in valore, che riflette non un aumento del quantitativo esportato ma essenzialmente una migliore composizione qualitativa; da notare anche che nel 1966 i rimanenti produttori nazionali hanno diminuito il volume dell'esportazione di circa il 30%.

Le esportazioni meccaniche (sempre escludendo il modesto fatturato NATO) hanno raggiunto nel 1966 un nuovo massimo di 70 miliardi di lire, con un incremento dell'8,5% sul 1965. Tale andamento globale risulta come saldo di una netta flessione (da 9,3 a 3,8 miliardi) del fatturato estero degli stabilimenti meccanici *Fincantieri* e di un aumento di circa il 20% (da 55,5 a 66,5 miliardi) di quello delle aziende *Finmeccanica* e *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

Confortanti sviluppi si sono registrati per le esportazioni di materiale aeronautico, macchinario industriale e prodotti elettromeccanici; buona altresì l'espansione del fatturato estero dell'*Alfa Romeo*, il cui numero di vetture esportate è salito nell'anno del 21% a fronte del 14% del 1965 e del 20% per la restante industria nazionale nel 1966.

Assai soddisfacente per il settore meccanico è risultato nel 1966 l'afflusso di nuovi ordini dall'estero che hanno raggiunto (escluse le commesse NATO) i 118 miliardi di lire, con un incremento del 42% sul 1965 e del 102% sul 1964. Oltre due terzi

degli ordini sono stati acquisiti dal gruppo *Finmeccanica*, soprattutto nei rami elettronico, aeronautico ed elettromeccanico; a loro volta gli stabilimenti meccanici *Fincantieri* hanno acquisito nuovi ordini per 21 miliardi, quasi il doppio che nel 1965, riguardanti per una quota notevole forniture da parte dell'*Ansaldo* (ex CMI) di impianti completi all'India e alla Grecia.

In netta ripresa, dopo la caduta dell'esercizio precedente, il fatturato estero per costruzioni e riparazioni navali salito a 42 miliardi (+ 34%). A tale espansione hanno concorso per circa due terzi i centri di riparazione navale, che hanno approfittato per il secondo anno consecutivo della sostenuta ripresa della domanda internazionale. Ai cantieri di costruzione è invece imputabile la maggior quota dei nuovi ordini esteri acquisiti nell'anno, per un totale di quasi 36 miliardi, superiore di quattro quinti al valore del 1965.

Il fatturato estero delle rimanenti aziende esportatrici del gruppo, operanti in settori manifatturieri diversi, è stato pari nel 1966 a circa 12 miliardi; degna di nota l'ulteriore espansione delle vendite all'estero della *Cementir* salite da 119 a 202 mila t, pari a quasi tre quinti dell'esportazione italiana di cemento.

Data l'importanza crescente che per le aziende del gruppo assumono i mercati di esportazione, si deve rilevare in questa sede lo sforzo compiuto per giungere alla più stretta collaborazione fra finanziarie di settore. Particolare rilievo acquista, in tale prospettiva, la già menzionata costituzione della *Società Italiana Impianti*, avvenuta nel corso del 1966 con la partecipazione anche dell'Istituto. In tal modo sono state riunite e rese meglio sfruttabili, specie per l'esportazione, le diverse capacità formatesi nel gruppo (grazie anche alla partecipazione ai grandi sviluppi impiantistici di questi anni) nel campo della costruzione di impianti industriali completi, soprattutto di quelli di grandi dimensioni e tecnicamente complessi, per i quali la concorrenza internazionale si svolge, oltre che in base alle condizioni di prezzo e di pagamento, sempre più anche in funzione dell'assistenza tecnica e organizzativa offerta per tutte le fasi di realizzazione dei progetti.

d) Settore bancario

La ripresa dell'attività economica, manifestatasi nel 1966, si è riflessa in campo bancario in un sensibile sviluppo degli impieghi in lire a favore della clientela (+ 14,7%); la raccolta in lire da clienti ha segnato, a sua volta, un ulteriore notevole progresso (+ 15,3%).

In questo quadro, le tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — hanno accresciuto i loro impieghi di 474 miliardi; ciò corrisponde a un aumento del 17,8%, percentuale nettamente superiore a quella, prima indicata, dell'intero sistema bancario. Le tre banche hanno quindi sostenuto pienamente la ripresa dell'attività produttiva, malgrado lo sviluppo relativamente contenuto della loro raccolta (da clienti e da banche), aumentata nell'anno di 549 miliardi, pari al 12,6%. Il rapporto tra gli impieghi in lire (al netto degli effetti riscontati) e la raccolta in lire è pertanto salito dal 61,3% a fine 1965 al 62,4% a fine 1966 (presso le altre banche del sistema si è invece ridotto dal 51,8% al 50,9%).

In relazione, anzitutto, alla continua espansione del lavoro svolto dalle tre banche, è stata riconosciuta l'opportunità di procedere ad un adeguamento dei loro fondi patrimoniali, rimasti invariati dopo gli aumenti deliberati nel 1959; a seguito del voto favorevole delle assemblee, nel luglio scorso si è così proceduto al raddoppio a pagamento dei capitali sociali, che sono stati elevati a 40 miliardi per la *Banca Commerciale Italiana*, a 30 miliardi per il *Credito Italiano* e a 25 miliardi per il *Banco di Roma*.

Sotto il profilo economico, la gestione 1966 delle tre banche ha dovuto sopportare un'ulteriore diminuzione dello scarto tra rendimento medio degli impieghi e costo medio della raccolta, mentre sono ancora aumentate le spese generali di amministrazione, soprattutto in dipendenza dell'incremento, per scala mobile, delle spese per il personale.

Tuttavia, grazie principalmente all'ampliamento della base di lavoro, i bilanci si sono chiusi con utili leggermente superiori a quelli del 1965; i nuovi capitali sono stati remunerati pro-rata nella misura dell'8,50%, contro il 10% del 1965. Nel 1966 l'attività di *Mediobanca* ha registrato progressi ancor più marcati di quelli conseguiti nell'anno precedente: la raccolta è salita a 558 miliardi, con un aumento del 25,1%, mentre gli impieghi sono saliti a 624 miliardi (+ 50%) in relazione tra l'altro al crescente inserimento della banca nel campo dei finanziamenti della esportazione.

Nel 1966 *Mediobanca* ha diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 183 miliardi (poco più della metà rispetto al 1965) e consorzi di garanzia di aumenti di capitale per 20 miliardi.

L'utile di bilancio dell'esercizio 1965-66 ha consentito di remunerare il capitale di 14 miliardi nella misura del 10% (contro il 9% pro-rata del 1964-65).

Nel corso del 1966 è stato approvato il nuovo statuto sociale del *Credito Fondiario Sardo* che, oltre a modificarne la denominazione in *Credito Fondiario S.p.A.*, ne ha esteso il campo di attività alle regioni dell'Italia settentrionale, sicché ora l'Istituto può operare su tutto il territorio nazionale.

Nonostante il persistere delle difficoltà nel settore edilizio, il *Credito Fondiario* ha potuto sviluppare in misura soddisfacente la propria attività, in ciò sostenuto dalla maggior ricettività del mercato nei confronti dei titoli a reddito fisso e dalla fattiva collaborazione prestata dalle banche di interesse nazionale: i mutui stipulati nel 1966 sono ammontati a 56,9 miliardi (51,1 miliardi nel 1965) e l'importo delle cartelle in circolazione è salito, a fine anno, a 271,3 miliardi (+ 9,5%). L'andamento economico ha consentito la distribuzione di un dividendo dell'8% (6% nel 1965).

L'attività del *Banco di Santo Spirito* ha in parte risentito dell'incerto andamento economico delle zone in cui l'Istituto opera, soprattutto in relazione al ristagno nei settori agricolo ed edile. Il totale dei mezzi di terzi amministrati è aumentato nel 1966 dell'11,6%, raggiungendo a fine anno i 416,8 miliardi; gli impieghi in lire e in valuta a favore della clientela, a loro volta, sono saliti a 193,3 miliardi (+ 5,3%).

L'accresciuta attività ha permesso di chiudere l'esercizio con un utile netto superiore a quello del 1965; il capitale sociale — aumentato nel mese di luglio da 3 a 8 miliardi — è stato remunerato con il 9% pro-rata (10% nel 1965).

e) Ricerca

Durante il 1966 i problemi della ricerca hanno impegnato il gruppo sia sotto il profilo organizzativo sia, soprattutto, in relazione alla definizione di nuove iniziative nel settore manifatturiero.

In tema di organizzazione della ricerca l'apposito gruppo di lavoro aveva definito nel 1965 i metodi di rilevazione dei dati e uno schema unitario per la formulazione dei programmi pluriennali; nel 1966 esso ha promosso a Genova un convegno sui criteri per l'individuazione e la selezione dei temi di ricerca, per la preparazione e la carriera dei ricercatori e per l'organizzazione aziendale dell'attività di ricerca e sviluppo tecnologico.

Quanto alle nuove iniziative industriali del gruppo, che assumono particolare interesse ai fini della ricerca, sono da ricordare la costituzione dell'ASGEN nel settore elettromeccanico e quella dell'*Ansaldo Meccanico Nucleare*, che costituiscono due esempi di una politica che considera complementari e contemporaneamente necessarie, nell'attuale fase dello sviluppo industriale, la ricerca di collaborazioni esterne e la mobilitazione delle forze interne per accelerare il progresso tecnico nell'ambito del gruppo. Mentre infatti entrambe le aziende hanno acquisito importanti licenze dalla *General Electric* è stata cura dell'IRI assicurare le condizioni per un sistematico trasferimento ad esse delle nuove tecnologie messe a punto dalla società americana.

In particolare, l'ASGEN potrà formare presso la *General Electric* anche propri ricercatori, prevedendo la società di aumentarne notevolmente la consistenza nei prossimi anni, in funzione degli sviluppi in programma nel campo della ricerca.

Quanto al settore nucleare, va rilevato che il ricorso all'esperienza estera, reso comunque necessario dal ritardo del nostro Paese in questo tipo di tecnologia, consentirà anche di far fronte tempestivamente all'avvio a breve scadenza di un programma da parte dell'ENEL di costruzione di centrali elettronucleari. D'altra parte la nuova società del gruppo *Progettazioni Meccaniche Nucleari*, di cui si è detto in precedenza, è chiamata a svolgere un proprio ruolo nel coordinamento tra ricerca e produzione nel campo degli impianti elettronucleari, in particolare sviluppando la collaborazione del gruppo con il CNEN e l'ENEL.

Il 1966 ha poi visto lo sviluppo dei programmi decisi negli anni precedenti, relativi ai centri autonomi di ricerca. A Castel Romano è proseguita la costruzione della nuova sede del *Centro Sperimentale Metallurgico*, destinato a divenire un fondamentale strumento di innovazione tecnologica per l'industria siderurgica italiana. La nuova unità, che verrà prevedibilmente completata entro la fine del 1968, sarà strutturata in tre divisioni: Processi, Chimica e Fisica, Prodotti e Qualità.

Il *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni-CSELT* ha pressoché ultimato la nuova sede di Torino in cui si trasferiscono i laboratori nel corso di quest'anno. Il Centro si articola su numerose sezioni di ricerca e sperimentazione e svolge la propria attività per conto del gruppo STET.

Nel quadro del piano di riassetto cantieristico, il *Centro per gli Studi di Tecnica Navale-CETENA* è stato trasferito da Roma a Genova. Tale Centro, cui partecipano anche imprese navalmeccaniche private (gruppo cantieristico della fondazione *Piaggio* e FIAT) e gruppi armatoriali, aumenterà il proprio personale tecnico e sarà strutturato su tre sezioni: ricerca, progettazione di navi di nuova concezione, informazione e documentazione tecnica.

Per quanto riguarda le aziende, è proseguita nel 1966 l'azione diretta a migliorarne l'organizzazione e l'efficienza in base agli indirizzi definiti per la ricerca dal gruppo di lavoro prima ricordato. Un cenno particolare meritano la *Selenia* e la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* sia per l'intrinseca importanza della loro attività di ricerca e sperimentazione — determinante fattore di competitività nel settore elettronico e delle telecomunicazioni in cui tali aziende operano — sia per il rilevante peso assunto da tale loro attività nell'ambito del gruppo; invero a fine 1966 il personale tecnico per ricerca impiegato nelle due aziende superava le 1.000 unità (equivalenti a tempo pieno) di cui 340 ricercatori, pari rispettivamente a oltre un terzo e a circa la metà del totale del gruppo.

Il programma volto a dotare il gruppo di nuovi impianti e attrezzature ha comportato nel 1966 investimenti per 3,2 miliardi di lire, di cui 0,7 relativi al CSM e 0,7 al CSELT.

Lo sviluppo dell'attività di ricerca nell'ambito del gruppo, misurato in termini di personale e di spese correnti sostenute, è illustrato dai dati riportati nella tabella IV.

Tabella IV - Personale e spese di ricerca del gruppo nel 1965 e 1966 e previsioni per il 1967

	1965 (a)	1966	1967 (previsioni)
Personale tecnico impiegato nella ricerca (unità equivalenti a tempo pieno)	2.428	2.765	3.146
di cui: ricercatori	602	704	792
Spesa annua (miliardi di lire)			
ricerche svolte in proprio	15,3	18,2	21,3
ricerche affidate a terzi	0,6	0,7	0,8
Totale	15,9	18,9	22,1

(a) Le differenze rispetto ai valori riportati nella precedente relazione sono dovute principalmente ad una più adeguata classificazione che ha portato all'inclusione di attività prima non comprese.

I dati esposti, che includono le previsioni per l'esercizio in corso, testimoniano dei progressi compiuti dal gruppo; le attività di ricerca dovranno tuttavia accrescersi ancora notevolmente in base ai programmi attualmente definiti che porteranno in pochi anni il personale e le spese di ricerca a livelli nettamente superiori a quelli del 1966. Il gruppo si impegna così a svolgere anche in questo campo la funzione propulsiva inerente alle sue dimensioni e ai settori in cui esso è presente, tenendo altresì nella massima evidenza il particolare ruolo spettante in questo campo a un gruppo operante nella sfera pubblica.

f) Occupazione e problemi del lavoro

Alla fine del 1966 il gruppo occupava complessivamente circa 290 mila dipendenti, con un incremento di 2.700 addetti, ove non si tenga conto dell'incidenza di alcune

nuove aziende entrate a far parte del gruppo nel corso dell'anno (1). Sul totale, circa 173 mila dipendenti erano addetti alle aziende manifatturiere (59,5%), 84 mila alle aziende di servizi (29%), 32 mila alle banche (11%) e poco più di un migliaio presso l'Istituto e le società finanziarie di settore.

Come appare dalla tabella V il lieve incremento di occupazione nel settore manifatturiero (400 addetti) è legato agli sviluppi delle aziende varie (+ 1.800 dipendenti, pari al 6,5%) in connessione con una ripresa delle aziende operanti nel ramo dei montaggi. Variazioni in meno di modesta entità registrano d'altra parte i settori siderurgico (— 600 dipendenti), cantieristico (— 800 dipendenti, pari al 3%) e tessile (— 100 unità, pari al 2,8%), per effetto dei miglioramenti organizzativi o

Tabella V - Personale occupato nelle aziende IRI alla fine degli anni 1965 e 1966 (a)
(migliaia di addetti)

Settori	Personale dipendente (b) al		Variazioni rispetto al 1965	
	31-12-1965	31-12-1966	assolute	percentuali
<i>Aziende manifatturiere</i>				
Siderurgia (c)	64,3	63,7	— 0,6	— 0,9
Meccanica (d)	49,3	49,4	+ 0,1	+ 0,2
Cantieri navali	27,0	26,2	— 0,8	— 3,0
Tessile	3,6	3,5	— 0,1	— 2,8
Varie	27,9	29,7	+ 1,8	+ 6,5
Totale	172,1	172,5	+ 0,4	+ 0,2
<i>Aziende di servizi</i>				
Telefoni e altre telecomunicazioni	47,2	48,3	+ 1,1	+ 2,3
Trasporti marittimi	13,6	13,6	—	—
Trasporti aerei	9,5	10,0	+ 0,5	+ 5,3
Autostrade	1,9	2,1	+ 0,2	+ 10,5
Radiotelevisione	9,5	10,1	+ 0,6	+ 6,3
Totale	81,7	84,1	+ 2,4	+ 2,9
Banche	32,3	32,1	— 0,2	— 0,6
IRI e finanziarie	1,0	1,1	+ 0,1	+ 10,0
Totale generale	287,1	289,8	+ 2,7	+ 0,9

(a) Per omogeneità di confronto tra il 1966 e l'anno precedente, l'occupazione considerata è riferita alle aziende facenti parte del gruppo al 31 dicembre 1966; i valori del 1965 comprendono quindi i dati relativi al personale del comparto beni strumentali della CGE (2.400 unità) e della *Generale Supermercati* (300 unità), entrate a far parte del gruppo nel 1966.

(b) Compreso il personale all'estero dipendente dalle società di navigazione (325 unità), dall'*Alitalia* (2.415 unità), dalla *Italcable* (877 unità) e da altre società.

(c) Comprese altre società produttrici collegate con le attività siderurgiche.

(d) Comprese *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e *ATES-Co.El.*

(1) Cfr. nota a) alla tabella V.

delle ristrutturazioni in corso nei settori stessi. Sostanzialmente stabile anche la occupazione nel settore meccanico, compensandosi in gran parte gli aumenti verificatisi presso le aziende elettroniche, aeronautiche e delle telecomunicazioni con le flessioni nei rami automotoristico, elettromeccanico e del macchinario per l'industria.

Regolare, e comparabile a quello registrato nei precedenti esercizi, l'incremento di personale nelle aziende di servizi, pari a 2.400 addetti (+ 2,9%); tale incremento, che ha interessato l'insieme dei settori, è stato più accentuato in assoluto nel settore telefonico (+ 1.100 dipendenti) e in percentuale in quello autostradale (+ 10,5%). Un decremento di circa 200 persone ha infine segnato il settore bancario, come effetto di affinamenti organizzativi.

I dati relativi al ricambio del personale, contenuti nella tabella VI, mostrano una accentuazione della mobilità, dovuta ad un'accresciuta fluidità del mercato del

Tabella VI - Ricambio del personale in alcune aziende del gruppo IRI negli anni 1964, 1965 e 1966 (a)
(in percentuale dell'occupazione media annua)

Qualifica	1964	1965	1966 (provvisorio)
<i>Entrate</i>			
Dirigenti e impiegati	9,1	8,3	9,4
Intermedi e operai	7,0	6,0	7,1
<i>Totale</i>	<u>7,6</u>	<u>6,7</u>	<u>7,8</u>
<i>Uscite</i>			
Dirigenti e impiegati	6,7	5,8	6,2
Intermedi e operai	8,0	6,7	7,3
<i>Totale</i>	<u>7,6</u>	<u>6,4</u>	<u>7,0</u>
<i>Variazioni nette</i>			
Dirigenti e impiegati	+ 2,4	+ 2,5	+ 3,2
Intermedi e operai	- 1,0	- 0,7	- 0,2
<i>Totale</i>	<u>. .</u>	<u>+ 0,3</u>	<u>+ 0,8</u>

(a) Indagine effettuata presso le aziende dei gruppi *Finsider*, *Finmeccanica* e *Fincantieri* nonché *SIP*, *RAI*, *Alitalia* e *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.

lavoro nel 1966; le variazioni nette dell'occupazione risultano nella media positive (+ 0,8%), ma tale valore è il risultato di andamenti difformi per le categorie degli impiegati (+ 3,2%) e degli operai (- 0,2%), da ricollegarsi con più consistenti incrementi registrati presso le aziende di servizi, dove l'occupazione impiegatizia è prevalente.

L'ammontare complessivo delle retribuzioni e degli oneri sociali corrisposti dal gruppo, quale risulta dalla tabella VII, ha raggiunto, nel 1966, 841 miliardi, di cui 381 miliardi (45%) relativi alle aziende manifatturiere e 460 miliardi (55%) alle aziende di servizi e alle banche.

Tabella VII - Costo del lavoro nelle aziende del gruppo IRI nel 1965 e 1966

	1965	1966 (dati provvisori)	Variazioni % annue	
			1965	1966
Ammontare complessivo (L. miliardi)				
Retribuzioni	611	641	+ 7,3	+ 4,9
Oneri	191	200	- 1,6	+ 4,7
<i>Totale</i>	<u>802</u>	<u>841</u>	<u>+ 5,0</u>	<u>+ 4,9</u>
<i>di cui: Manifatturiere</i>	379	381	+ 3,8	+ 0,5
<i>Servizi e Banche</i>	423	460	+ 6,3	+ 8,7
Importo medio annuo pro capite (L. migliaia)				
Retribuzioni	2.174	2.257	+ 8,1	+ 3,8
Oneri	678	704	- 1,0	+ 3,8
<i>Totale</i>	<u>2.852</u>	<u>2.961</u>	<u>+ 5,8</u>	<u>+ 3,8</u>
<i>di cui: Manifatturiere</i>	2.235	2.247	+ 6,0	+ 0,5
<i>Servizi e Banche</i>	3.787	4.017	+ 4,5	+ 6,1

Il corrispondente costo medio annuo per occupato risulta per il 1966 di circa 3 milioni; tale costo, giova ricordare, è al netto della quota di oneri sociali che, con i provvedimenti adottati nel 1964 e nei primi mesi del 1965, venne assunta a carico dello Stato. Si rileva ancora che il costo medio per occupato ha segnato nel 1966 un incremento del 3,8%, alquanto meno sensibile di quello dell'anno precedente (+ 5,8%); esso è la risultante, inoltre, di incrementi di diversa entità nel settore delle aziende manifatturiere (+ 0,5%) e in quello dei servizi (+ 6,1%). Nel caso delle aziende manifatturiere la variazione riflette, in pratica, i soli incrementi della indennità di contingenza (3 punti nell'anno); infatti il rinnovo del contratto di lavoro nel settore metalmeccanico, concluso sul finire del 1966, ha inciso soltanto sui due ultimi mesi dell'anno. Nel caso delle aziende di servizi, invece, l'aumento rispecchia anche i miglioramenti concessi in occasione dei rinnovi contrattuali avvenuti nel corso dell'anno per i settori dei trasporti aerei, radiotelevisivo e autostradale.

L'incremento degli oneri sociali nel corso del 1966 si è praticamente allineato di nuovo a quello delle retribuzioni; infatti il decremento registrato nel 1965 risultava imputabile ai provvedimenti di fiscalizzazione introdotti a cavallo del 1964-65. Va aggiunto, in proposito, che alla fine del 1966 è venuto a cessare il beneficio della fiscalizzazione, implicando per il 1967, a questo solo titolo, un maggior onere per le aziende pari a circa il 6% delle retribuzioni nel settore manifatturiero ed al 3% in quello dei servizi.

Nel 1966 ha segnato ulteriori sviluppi l'attività di formazione delle maestranze e dei quadri attraverso la società IFAP-IRI Formazione Addestramento Professionale. In particolare:

- al livello *operai*, 2.060 allievi giovani hanno frequentato i corsi biennali; sono stati inoltre qualificati o riqualificati 2.650 adulti in corsi di tipo e durata diversi;
- al livello *tecnici intermedi*, sono stati iniziati corsi per capi presso il CIFAP di Napoli; inoltre sono stati tenuti a Genova i corsi della Scuola Tempi e Metodi per cronotecnici con la partecipazione di circa 100 elementi e corsi per la sicurezza frequentati da circa 40 dipendenti delle aziende del gruppo;
- al livello *tecnici superiori*, 86 periti industriali hanno completato il corso biennale conseguendo il relativo diploma, mentre altri 73 sono stati promossi al II anno di corso. Inoltre sono continuati i corsi biennali per tecnici superiori, riservati a dipendenti di aziende del gruppo e frequentati da circa 60 elementi;
- al livello *quadri direttivi*, il Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali ha intensificato la sua attività. Sono stati svolti, in più turni, il corso per quadri a medio livello, il corso per analisti di sistemi aziendali, quello sulle tecniche direzionali nel settore del personale, seminari di orientamento sulla gestione delle scorte nonché cicli di conversazioni riservate ai dirigenti. Il numero dei partecipanti è salito, nel complesso, a oltre 300.

Il Centro ha inoltre collaborato alla preparazione e realizzazione di un programma di formazione per dirigenti, cui hanno partecipato 70 persone, nonché ai corsi per neo-laureati promossi dalla SVIMEZ sui problemi relativi alla produzione industriale.

Nel quadro più ampio dei programmi di assistenza tecnica internazionale, l'IRI ha d'altra parte curato nel 1966 l'organizzazione del V corso di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo, con la partecipazione di 130 elementi provenienti da 44 paesi di quattro continenti. Trattasi di un'attività che l'Istituto ha promosso sin dal 1962 e che ha interessato sino ad oggi circa 600 elementi provenienti da oltre 50 paesi.

In tale contesto hanno assistito, come uditori ad alcuni corsi del Centro IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali, esperti stranieri di formazione dei quadri, interessati all'impostazione data dall'IRI a questa attività.

Passando all'azione svolta dall'Istituto, al livello di gruppo e presso le varie aziende, per la definizione e il coordinamento della politica del lavoro, va ricordata 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. È stata svolta attività di assistenza e collegamento, anche in collaborazione con l'*Intersind*, nelle trattative per:

- 31 vertenze sindacali;
- rinnovo di 6 contratti collettivi nazionali di categoria;
- rinnovo di 20 contratti collettivi aziendali;
- stipulazione di 1 accordo interconfederale.

Particolare assistenza è stata fornita in occasione del rinnovo dei contratti nazionali o aziendali del settore metalmeccanico, autostradale, delle varie categorie di dipendenti dalla RAI-TV e dall'*Alitalia*.

g) Andamento finanziario

L'attività produttiva e di investimento delle aziende del gruppo nel 1966 ha determinato un fabbisogno finanziario complessivo di 596 miliardi, superiore dell'11% a quello del 1965. L'aumento di 59,3 miliardi è la risultante di minori investimenti in impianti per 56,0 miliardi e per contro di maggiori occorrenze di 61,2 miliardi per capitale di esercizio e di 54,1 miliardi per gli aumenti di capitale delle banche. Le fonti di copertura del fabbisogno nel 1966 (e rispettivamente nel 1965) sono specificate nella tabella VIII.

Da essa risulta che le aziende hanno potuto far fronte ai propri fabbisogni per il 29,8% con mezzi interni (autofinanziamento), per il 55,6% mediante ricorso al

Tabella VIII - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
AUTOFINANZIAMENTO				
(ammortamenti, accantonamenti al fondo di liquidazione e di previdenza e ad altri fondi, utili passati a riserva, al netto delle perdite)	151,8	177,9	28,3	29,8
MEZZI LIQUIDI ASSORBITI DALLE AZIENDE				
<i>dal mercato</i>				
quote di aumenti di capitale versate dai terzi azionisti	3,2	32,2	0,6	5,4
mutui e altre operazioni a lunga e media scadenza	87,8	98,0	16,4	16,5
netto ricavo sconto contributi ANAS	—	21,6	—	3,6
operazioni di tesoreria (a)	173,8	179,4	32,3	30,1
	264,8	331,2	49,3	55,6
<i>dall'IRI</i>				
(quote aumenti di capitale e finanziamenti)	54,5	82,0	10,2	13,8
	319,3	413,2	59,5	69,4
INCASSO CREDITI ARRETRATI DEL GRUPPO FINMARE VERSO LO STATO				
	65,6	4,9	12,2	0,8
<i>Totale</i>	536,7	596,0	100,0	100,0

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

mercato, per il 13,8% attraverso l'IRI e per il residuo con l'incasso di crediti arretrati del gruppo *Finmare* verso lo Stato (1).

Con l'accrescersi della consistenza degli impianti in esercizio, l'autofinanziamento è salito nel 1966 a 177,9 miliardi con un aumento di 26,1 miliardi, pari al 17,2%, rispetto all'esercizio precedente; vi hanno concorso tutti i settori, ma in particolare la siderurgia e i trasporti aerei. Poiché il fabbisogno finanziario è aumentato in misura meno che proporzionale nel 1966, la quota dello stesso coperta dall'autofinanziamento è salita rispetto al 1965; più precisamente, ove si escludano i settori bancario-finanziario e autostradale, per i quali non può parlarsi di autofinanziamento, la quota è passata dal 32% al 38%.

A loro volta, i mezzi liquidi assorbiti complessivamente dalle aziende sono aumentati da 384,9 miliardi a 418,1 miliardi nel 1966.

In particolare, un accresciuto apporto è stato dato nel 1966 dai terzi azionisti, i cui versamenti sono saliti da 3,2 miliardi nel 1965 a 32,2 miliardi nel 1966 (dallo 0,6% al 5,4% del totale); è da osservare che, dei citati 32,2 miliardi, una quota di 14,2 miliardi è costituita dalla partecipazione della *United States Steel* agli aumenti di capitale di alcune società del settore siderurgico (*Terninoss, Deriver, Co. Me. Fi.*) a cui la suddetta società americana partecipa pariteticamente con la *Finsider*. In aumento risultano pure le operazioni a lunga e media scadenza, passate da 87,8 miliardi a 98 miliardi; il loro concorso al totale è rimasto praticamente invariato. Nel 1966 si è inoltre fatto ricorso per la prima volta allo sconto di contributi ANAS con un netto ricavo di 21,6 miliardi.

Una modesta variazione hanno segnato le operazioni di tesoreria (2), passate da 173,8 a 179,4 miliardi, e cioè dal 32,3% del totale nel 1965 al 30,1% nel 1966.

In complesso l'apporto diretto del mercato è salito dal 49,3% al 55,6%.

L'apporto dell'IRI (3), nella duplice forma della partecipazione agli aumenti di capitale e della erogazione di finanziamenti, è salito da 54,5 miliardi a 82 miliardi, passando a rappresentare il 13,8% del fabbisogno, contro il 10,2% del 1965.

Se però si esclude il settore bancario — che nel 1965 non aveva richiesto all'Istituto alcun intervento finanziario di rilievo mentre nel 1966 ha comportato un esborso di oltre 49 miliardi per la partecipazione agli aumenti di capitale ricordati in precedenza — risulta che l'apporto complessivo dell'IRI agli altri settori è stato inferiore a quello del 1965: esso si è rivolto prevalentemente ai settori autostradale, telefonico, siderurgico e delle aziende varie; i settori cantieristico e meccanico, invece, hanno ulteriormente ridotto il loro indebitamento verso l'IRI. Il fabbisogno finanziario dell'Istituto, alla cui determinazione concorrono, oltre gli apporti alle aziende del gruppo, i rilievi e acquisti di azioni e i rimborsi di prestiti obbligazionari e di altri debiti a lunga e media scadenza, è riportato nella tabella IX.

(1) Come rilevato nella precedente relazione, gli incassi del gruppo *Finmare* a parziale estinzione di crediti arretrati verso lo Stato sono indicati a parte per il loro carattere eccezionale ed estraneo alla gestione corrente del gruppo.

(2) Si rileva che le variazioni di disponibilità e quelle dell'indebitamento a breve, essenzialmente omogenee fra di loro, sono state considerate nella presente relazione, a differenza che nelle precedenti, congiuntamente come movimenti di tesoreria.

(3) Nell'apporto dell'IRI viene incluso il netto ricavo dei prestiti obbligazionari della *Autostrade* collocati a cura e con garanzia dell'IRI. Nel 1966 non è stata effettuata alcuna emissione di tali obbligazioni, mentre nel 1965 esse ammontarono a 99 miliardi (104,5 miliardi nominali): quest'importo, quindi, figura nei finanziamenti dell'IRI alle aziende e non fra i mezzi attinti dalle aziende sul mercato.

Tabella IX - Analisi del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	1965	1966
Apporto di mezzi finanziari alle aziende:		
bancarie	1,3	49,2
autostradali	71,7	17,0
altre	- 18,5	15,8
	54,5	82,0
Operazioni straordinarie di rilievo di azioni	53,5	18,5
Movimento del portafoglio azionario	3,8	3,1
Rimborso di debiti a lunga e media scadenza:		
obbligazionari	35,1	37,6
altri	4,4	—
Versamento allo Stato utili esercizi precedenti	—	1,4
Totale	151,3	142,6

I fabbisogni suesposti sono stati coperti come indicato nella tabella X dalla quale si rilevano due fatti salienti che hanno caratterizzato la gestione finanziaria dell'Istituto nel 1966.

Tabella X - Copertura del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
Collocamento obbligazioni (a):				
IRI	107,9	46,6	71,3	32,7
Autostrade garantite dall'IRI	99,0	—	65,4	—
Totale obbligazioni	206,9	46,6	136,7	32,7
Aumento fondo di dotazione	45,5	—	30,1	—
Smobilizzi	0,4	8,7	0,3	6,1
Azioni in gestione speciale optate dagli obbligazionisti	0,1	1,2	0,1	0,8
Aumento altri debiti a lunga e media scadenza	—	2,8	—	2,0
Utilizzo di altre attività	5,8	1,4	3,8	1,0
	258,7	60,7	171,0	42,6
Operazioni di tesoreria (b)	-107,4 (c)	+81,9 (d)	-71,0	+57,4
Totale	151,3	142,6	100,0	100,0

(a) Netto ricavo.

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

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

(d) Al netto di 4 miliardi di rimborsi di depositi di società del gruppo.

Il primo concerne il venir meno del previsto apporto statale (1), per cui nell'esercizio in esame l'IRI ha dovuto provvedere al proprio fabbisogno per intero con il ricorso al mercato.

Il secondo fatto di rilievo è costituito dal cospicuo aumento delle operazioni di tesoreria, cui si è fatto ricorso transitoriamente verso la fine dell'anno, in sostituzione di una emissione di obbligazioni Autostrade con garanzia IRI e dell'incasso dell'aumento del fondo di dotazione, operazioni che erano previste per il 1966 e che sono state invece effettuate nei primi mesi del 1967.

Nell'insieme, comunque, l'apporto netto del mercato all'Istituto, tenuto conto delle variazioni delle disponibilità, delle duplicazioni (variazioni dei depositi delle società del gruppo e smobilizzi intergruppo) e dei mezzi rifluti al mercato attraverso il rimborso di debiti e l'acquisto di azioni (al netto delle partite intergruppo), è ammontato nel 1966 a 81,7 miliardi e cioè ad un importo pressoché uguale a quello registrato nel 1965 (83,2 miliardi).

Se all'importo di 81,7 miliardi come sopra determinato si aggiunge l'importo netto prelevato dalle aziende sul mercato, pari a 327,2 miliardi, si perviene a determinare in 408,9 miliardi il complessivo apporto netto del mercato al gruppo IRI nel 1966. 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 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	45,5	—	12,2	—
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	3,2	32,2	0,8	7,9
Obbligazioni e altre operazioni a lunga e media scadenza (a)	255,2	131,4	68,5	32,1
Smobilizzo partecipazioni IRI	0,5	1,9 (b)	0,1	0,5
Utilizzo di altre attività IRI	5,8	1,4	1,6	0,3
Operazioni di tesoreria	66,4	261,3	17,8	63,9
	331,1	428,2	88,8	104,7
<i>meno:</i>				
Rilievo e acquisto di azioni (IRI)	— 3,8	—19,3 (c)	— 1,0	— 4,7
Totale apporto netto mercato	327,3	408,9	87,8	100,0
Totale generale	372,8	408,9	100,0	100,0

(a) Incluso nel 1966 il netto ricavo dello sconto di contributi ANAS per 21,6 miliardi.

(b) Esclusi 8 miliardi di smobilizzi all'interno del gruppo.

(c) Esclusi 2,3 miliardi all'interno del gruppo.

(1) La quota di competenza del 1966 dell'aumento del fondo di dotazione (20,5 miliardi) è stata versata all'Istituto nell'aprile 1967.

I totali complessivi non si discostano apprezzabilmente tra di loro: fra i due anni, infatti, l'aumento è stato di 36,1 miliardi (+ 9,7%), che risulta tuttavia da un maggior concorso del mercato di 81,6 miliardi e un minor apporto della Tesoreria dello Stato di 45,5 miliardi.

È da notare, infine, che nel 1966 sono state rimborsate operazioni sui mercati esteri per 90 miliardi, mentre nel 1965 le operazioni in divisa avevano dato un apporto di 41 miliardi.

h) Risultati economici

Nell'ambito delle attività manifatturiere del gruppo, le aziende del settore siderurgico hanno registrato una buona espansione delle vendite in un mercato, peraltro, in cui la vivace concorrenza internazionale ha mantenuto i prezzi a livelli scarsamente remunerativi; a ciò si sono aggiunte prolungate agitazioni sindacali, che hanno ritardato tra l'altro la delicata opera di affinamento organizzativo in corso e determinato un peggioramento dei risultati economici; tra le aziende maggiori, l'*Italsider* e la *Terni* hanno chiuso i bilanci in pareggio dopo aver effettuato accresciuti ammortamenti e hanno assegnato agli azionisti dividendi rispettivamente del 5% e del 6% pari a quelli del 1965; soddisfacente il risultato in utile della *Dalmine*, che ha distribuito anche nel 1966 un dividendo del 15%.

La perdurante depressione del mercato delle costruzioni ha continuato a pesare sull'andamento economico della *Cementir* che, per il secondo anno consecutivo, ha chiuso l'esercizio in pareggio e ha remunerato il capitale nella misura del 6%. Per la capogruppo *Finsider* è prevista la distribuzione di un dividendo dell'8% pari a quello assegnato per l'esercizio precedente.

La ripresa dell'economia italiana nel 1966 non ha potuto ancora riflettersi sull'andamento economico delle aziende meccaniche del gruppo, almeno di quelle operanti nei settori dei beni di investimento; anche in questo caso sui risultati economici hanno poi inciso negativamente gli scioperi connessi al rinnovo del contratto di lavoro.

L'*Alfa Romeo*, che pur ha risentito particolarmente delle interruzioni di lavoro conseguenti agli scioperi, ha conseguito nel 1966, grazie ad una nuova consistente espansione delle vendite, un risultato economico migliore dopo aver effettuato ammortamenti adeguati; pur dovendo assorbire una ancora pesante perdita della controllata SPICA, la società prevede di assegnare per il 1966 un dividendo del 4% alle proprie azioni privilegiate.

È ulteriormente migliorato nel 1966 anche l'andamento economico della *Selenia* mentre si sono mantenuti soddisfacenti i risultati della *Fonderie Officine S. Giorgio Prà*, della *Wayne Italiana* e dell'*Aerimpianti*. La *Walworth Europa-Wespa* ha chiuso per la prima volta l'esercizio in utile mentre in sostanziale pareggio è risultato l'andamento economico della *FAG Italiana* e della *Merisinter*. L'*OTO-Melara* ha registrato anche nel 1966 un andamento economico favorevole; tuttavia l'esercizio chiude in perdita per l'incidenza dell'andamento ancora deficitario della controllata *Termomeccanica Italiana*. La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha confermato il favorevole andamento dell'esercizio precedente assegnando anche per il 1966 un dividendo del 5% al capitale; infine per l'*ATES-Co.El.* il 1966 è stato il primo esercizio chiusosi in utile.

Hanno denunciato per contro un peggioramento dei risultati di esercizio, chiudendo in perdita, l'*Ansaldo S. Giorgio*, le *Officine Elettromeccaniche Triestine*, la *Nuova S. Giorgio* e la *Filotecnica Salmoiraghi*; rilevanti disavanzi hanno registrato nell'anno anche le società *S. Eustacchio*, *FMI-Mecfond*, *SAFOG*, *Termomeccanica Italiana* e *Delta*, che erano state colpite dalla sfavorevole congiuntura in una delicata fase di riorganizzazione aziendale.

Nel ramo ferroviario le *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi* hanno chiuso l'esercizio con un modesto utile, mentre l'andamento economico dell'*O.Me.Ca.* e dell'*AVIS* si è mantenuto in sostanziale pareggio; il risultato economico dell'*IMAM-Aerfer* è rimasto invece negativo.

Anche per il 1966 il gruppo *Fincantieri* denuncia pesanti perdite attribuibili sia alle deficienze strutturali che il piano di riassetto, approvato dal governo lo scorso ottobre, mira ad eliminare, sia alle prolungate agitazioni sindacali, che hanno accompagnato non solo il rinnovo del contratto di lavoro ma anche la fase conclusiva di formulazione del suddetto piano.

Tra le aziende varie non in reddito hanno segnato qualche progresso, pur rimanendo lontane dall'equilibrio economico, le *Manifatture Cotoniere Meridionali*, il *Fabbricone* e la *Maccarese*; sui livelli del precedente esercizio si è mantenuta la *SAIVO*, mentre un nuovo peggioramento ha registrato la *Circumvesuviana*.

Hanno invece conseguito utili accresciuti rispetto al 1965 le società *Italstrade*, *Monte Amiata* e *SIPRA* che hanno continuato a remunerare il capitale nella misura, rispettivamente, del 6%, 15% e 10%.

Nell'ambito del gruppo *SME* hanno confermato il proprio andamento positivo le società *Alfacavi*, *Napolgas* e *SEBI*, nonché la *Generale Supermercati*, rilevata nel corso del 1966; ancora in sostanziale pareggio la *Surgela*, mentre la *Celdit*, che ha risentito di uno sfavorevole andamento dei prezzi, ha chiuso l'esercizio in perdita. La capogruppo *SME* ha distribuito per il 1966 un dividendo dell'8% pari a quello dei precedenti esercizi.

Nell'ambito delle aziende di servizi è da rilevare per la *SIP* il positivo sviluppo dell'utenza e del traffico, specie extraurbano, che ha consentito di chiudere l'esercizio con un risultato sufficiente per l'assegnazione, al capitale aumentato, di un dividendo del 7%, pari a quello del 1965. Per l'*Italcable* è perdurata nel 1966 l'incertezza sul regime delle concessioni che ha ostacolato l'esecuzione dei programmi della società; il considerevole sviluppo del traffico ha comunque consentito di ridurre notevolmente il deficit dell'esercizio industriale; in relazione alle migliori prospettive, la società ha deciso, utilizzando parte delle riserve, di remunerare il capitale nella misura del 4%, previa copertura delle perdite degli esercizi precedenti. Migliorato il risultato dell'*Ilte*, il cui dividendo è salito dal 10% al 13%. La finanziaria *STET* prevede per parte sua un risultato economico che consentirà di mantenere, sul capitale aumentato, il dividendo del 7,5% distribuito per l'esercizio precedente.

Per le compagnie del gruppo *Finnmare*, al buon andamento degli introiti lordi si è accompagnato un ulteriore aumento del fabbisogno di sovvenzione; questo è imputabile, prevalentemente, agli accresciuti oneri finanziari connessi all'entrata in esercizio, a cavallo del 1965-66, di nuove navi in sostituzione di unità praticamente ammortizzate. I risultati economici delle società, tenuto conto delle maggiori sovvenzioni, consentono per il 1966 la remunerazione del capitale nella misura del 6% per *Lloyd Triestino* e *Tirrenia*, del 5,5% per *Adriatica* e del 3,5% per *Italia*;

per la *Finmare* l'andamento dell'esercizio in corso consente di prevedere l'assegnazione di un dividendo pari a quello dei precedenti esercizi (5%).

L'*Alitalia* ha conseguito nel 1966 una espansione notevole del traffico pagante, di tanto maggior rilievo se si tiene conto che l'esercizio è stato disturbato da agitazioni sindacali all'inizio dell'alta stagione. L'incremento è stato particolarmente marcato sul Nord Atlantico dove il pur cospicuo aumento dell'offerta è stato assorbito in misura soddisfacente. Il 1966 si è pertanto chiuso con un risultato economico ancora migliore di quelli precedenti, consentendo la distribuzione al capitale di un dividendo del 7% (contro il 5% nel 1965).

L'andamento economico della RAI ha risentito nel 1966 del rallentamento che ormai da alcuni anni caratterizza l'espansione dell'utenza, mentre aumentano le spese per il notevole impegno della società sul piano tecnico e per il costante miglioramento qualitativo del servizio; per il 1966 la società ha distribuito un dividendo del 6% pari a quello dell'esercizio precedente.

Bilancio dell'Istituto al 31 dicembre 1966

a) Stato patrimoniale

Un quadro sintetico dell'attività finanziaria svolta dall'Istituto appare dal confronto degli stati patrimoniali al 31 dicembre 1965 e 1966, riportato nella tabella XII.

Tabella XII - Confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1965 e 1966 (a)
(miliardi di lire)

	31-12-1965	Variazioni	31-12-1966
ATTIVO			
<i>Partecipazioni (b) e finanziamenti (c) in aziende:</i>			
Bancarie e finanziarie	114,5	+ 83,0	197,5
Ex elettriche	73,2	— 73,2	—
Siderurgiche	240,2	+ 49,8	290,0
Meccaniche	101,8	— 10,9	90,9
Cantieristiche	73,5	— 14,2	59,3
Telefoniche	101,3	+ 48,5	149,8
Trasporti marittimi	108,2	+ 1,5	109,7
Trasporti aerei	37,5	— 0,8	36,7
Autostradali	168,3	+ 17,0	185,3
Radiotelevisive	8,6	+ 0,8	9,4
Varie	76,6	+ 10,1	86,7
	<u>1.103,7</u>	<u>+ 111,6</u>	<u>1.215,3</u>
Fondo di svalutazione	—	+ 5,6	5,6
<i>Totale partite in esercizio</i>	<u>1.103,7</u>	<u>+ 106,0</u>	<u>1.209,7</u>
Partite in liquidazione	9,7	— 0,9	8,8
	<u>1.113,4</u>	<u>+ 105,1</u>	<u>1.218,5</u>
Saldo altre attività e passività (d)	75,5	— 33,5	42,0
	<u>1.188,9</u>	<u>+ 71,6</u>	<u>1.260,5</u>
PASSIVO			
Obbligazioni	781,8 (e)	+ 11,9	793,7
Debiti a lunga e media scadenza	9,9	+ 2,8	12,7
Indebitamento a breve scadenza	30,0	+ 59,4	89,4
<i>Totale debiti</i>	<u>821,7</u>	<u>+ 74,1</u>	<u>895,8</u>
<i>Fondi patrimoniali</i>			
Fondo di dotazione (f)	415,9	— 1,4	414,5
Altri fondi (g)	5,0	+ 1,0	6,0
	<u>420,9</u>	<u>— 0,4</u>	<u>420,5</u>
Perdite da regolare	55,8	—	55,8
<i>Patrimonio netto</i>	<u>365,1</u>	<u>— 0,4</u>	<u>364,7</u>
Utili esercizio in corso e precedenti	2,1	— 2,1	..
	<u>1.188,9</u>	<u>+ 71,6</u>	<u>1.260,5</u>

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

(b) Al netto dei decimi da versare (2,1 miliardi a fine 1965 e 4,0 miliardi a fine 1966).

(c) Comprendono finanziamenti 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 (e pertanto inclusi, al passivo, nell'indebitamento a breve scadenza). Tali operazioni ammontano a 14,0 miliardi a fine 1965 e a 3,5 miliardi a fine 1966.

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

(e) La differenza di 4 miliardi che si riscontra con l'importo indicato nella relazione 1965 è dovuta all'ammontare delle obbligazioni scadute e ancora non presentate per il rimborso, che si è ritenuto opportuno di trasferire nei debiti diversi.

(f) Quote incassate, al netto dei rimborsi.

(g) Fondo di riserva speciale, fondo di riserva ordinaria e quota rimborsata del fondo di dotazione.

Dall'esame dell'attivo si rileva che il complesso delle partecipazioni e dei finanziamenti in aziende in esercizio è salito da 1.103,7 miliardi a 1.209,7 miliardi, con un aumento quindi di 106 miliardi, alla cui formazione hanno contribuito le variazioni indicate nella tabella XIII.

Tabella XIII - Variazioni delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende in esercizio nel 1966
(miliardi di lire)

Aziende	Nuovi investimenti	Realizzi (a)	Rivalutaz. (+) Svalutaz. (-)	Trasferimenti fra settori	Totale
Bancarie e finanziarie	+ 49,3	—	+ 33,7	—	+ 83,0
Ex elettriche	—	— 0,4	—	— 72,8	— 73,2
Siderurgiche	+ 21,9	— 0,3	—	+ 28,2	+ 49,8
Meccaniche	— 9,0	—	— 1,9	—	— 10,9
Cantieristiche	— 14,2	—	—	—	— 14,2
Telefoniche	+ 12,9	— 9,0	—	+ 44,6	+ 48,5
Trasporti marittimi	+ 1,5	—	—	—	+ 1,5
Trasporti aerei	— 0,8	—	—	—	— 0,8
Autostradali	+ 17,0	—	—	—	+ 17,0
Radiotelevisive	+ 0,8	—	—	—	+ 0,8
Varie	+ 24,0	—	— 13,9	—	+ 10,1
	+ 103,4	— 9,7	+ 17,9	—	+ 111,6
Fondo svalutazione	—	—	+ 5,6	—	+ 5,6
Totale aziende in esercizio	+ 103,4	— 9,7	+ 12,3	—	+ 106,0

(a) Nei realizzi, che sono registrati al valore di carico, sono incluse anche le consegne di azioni in cambio di obbligazioni convertibili.

L'ammontare netto dei nuovi investimenti che nel 1966 l'Istituto ha effettuato nelle aziende in esercizio è stato pari a 103,4 miliardi; l'importo risulta assai prossimo a quello di 110,9 miliardi (1) del 1965.

Dall'esame della tabella XIII si rileva che la quota più rilevante dei nuovi investimenti si riferisce al settore bancario e finanziario e riflette la partecipazione dello Istituto agli aumenti di capitale delle tre banche di interesse nazionale e del *Banco di Santo Spirito*.

Investimenti di minore entità, anche se cospicui, sono stati destinati alle aziende varie (24 miliardi, di cui circa la metà costituiti da aumenti di capitale e finanziamenti e il rimanente da acquisti di azioni *Montecatini* ed *Edison*), nonché ai settori siderurgico (21,9 miliardi), autostradale (17 miliardi, di cui 14 riguardano la *Società Autostrade* e 3 la *Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco*) e telefonico

(1) Tenuto conto, come avvertito nella precedente relazione, dei 99 miliardi affluiti alla società *Autostrade* attraverso l'emissione di obbligazioni garantite dall'IRI. Nel 1966 non è stata effettuata alcuna emissione di tali obbligazioni.

(12,9 miliardi, rappresentanti la partecipazione agli aumenti di capitale della STET e della SIP).

Dai settori cantieristico, meccanico e dei trasporti aerei si sono avuti invece rientri per complessivi 24 miliardi.

È ancora da rilevare la definitiva liquidazione del settore ex elettrico, essendo stata perfezionata nel 1966 la fusione per incorporazione della *Finelettrica* e della *Terni* nella *Finsider*: l'attuazione dell'operazione ha comportato il trasferimento dei valori del settore ex elettrico ai settori telefonico e siderurgico.

I realizzi conseguiti nel 1966 sono ammontati a 9,7 miliardi, di cui 8,5 miliardi per vendite di azioni — riguardanti per la quasi totalità la cessione alla SME di azioni SIP — e 1,2 miliardi per consegne di azioni (in un primo tempo *Finelettrica* e, successivamente, SIP e *Finsider*) ai portatori di obbligazioni IRI-Elettricità convertibili.

In sede di chiusura dell'esercizio si è ritenuto opportuno procedere ad una riconsiderazione dei valori di bilancio delle partecipazioni e dei crediti; in relazione al risultato di tale riesame si è proceduto, da un lato, a rivalutazioni delle partecipazioni bancarie per un importo di 34,9 miliardi e, dall'altro, a svalutazioni per 17 miliardi, riferentisi sia a perdite per riduzione di capitali sociali sia a remissioni di crediti nei settori meccanico (1,9 miliardi), delle aziende varie (13,9 miliardi, riguardanti principalmente le *Manifatture Cotoniere Meridionali* e la *Maccarese*) e bancario-finanziario (ISAP 1,2 miliardi). L'importo netto risultante di 17,9 miliardi è stato utilizzato, nella misura di 12,3 miliardi, per la copertura delle partite da ammortizzare evidenziate nel bilancio 1965 in una apposita voce che, in tal modo, è stata eliminata dal bilancio 1966; il residuo, pari a 5,6 miliardi, è stato accantonato in un fondo interno a fronte dei rischi in essere a fine 1966.

Le partite in liquidazione si sono nel complesso ridotte di 0,9 miliardi ed hanno comportato una perdita netta di 0,8 miliardi, che è stata portata in diminuzione del fondo di riserva speciale.

Si rileva ancora che alla fine del 1966 gli investimenti non in reddito, o a tassi non remunerativi rispetto al costo del denaro, ammontavano complessivamente a 337 miliardi ed erano costituiti, come a fine 1965, principalmente da partecipazioni azionarie nei settori cantieristico e meccanico e nelle *Cotoniere Meridionali*, oltre che da finanziamenti ad aziende varie, all'ISAP e, per una parte, al settore siderurgico.

Le passività e i mezzi propri dell'Istituto si presentano come indicato nella tabella XIV.

L'ammontare dei mezzi propri a fine 1966 risulta leggermente diminuito rispetto alla fine del 1965, essendo sceso da 367,2 a 364,7 miliardi: la riduzione di 2,5 miliardi è stata determinata per 1,7 miliardi dai prelievi, a norma di statuto, degli utili degli esercizi precedenti per versamenti al Tesoro (1,4 miliardi) e per la costituzione di un fondo speciale (0,3 miliardi) e per 0,8 miliardi dal già citato prelievo dal fondo di riserva speciale dell'importo necessario per la copertura delle perdite di realizzo.

È da notare che l'esercizio 1966 non ha beneficiato del previsto apporto dello Stato, essendosi potuta incassare soltanto nell'aprile dell'esercizio in corso la quota dello aumento del fondo di dotazione di competenza del 1966 (20,5 miliardi).

Pertanto a fine 1966 il complesso dei mezzi propri rappresentava il 28,9% del totale dei mezzi a disposizione dell'Istituto, contro il 30,9% a fine 1965.

Tabella XIV - Struttura delle fonti di finanziamento dell'Istituto

	Consistenza in miliardi a fine						Composizione % a fine					
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Obbligazioni (a)	548,5	546,2	604,4	699,7	781,8	793,7	69,0	63,5	62,2	59,8	65,8	63,0
Altri debiti a lunga e media scadenza	17,8	15,3	16,4	14,3	9,9	12,7	2,2	1,8	1,7	1,2	0,8	1,0
Indebitamento a breve scadenza	11,8	26,2	20,4	125,4	30,0	89,4	1,5	3,0	2,1	10,7	2,5	7,1
Totale indebitamento	578,1	587,7	641,2	839,4	821,7	895,8	72,7	68,3	66,0	71,7	69,1	71,1
Fondi patrimoniali (b)	217,0	273,2	330,2	330,4	367,2	364,7	27,3	31,7	34,0	28,3	30,9	28,9
Totale	795,1	860,9	971,4	1.169,8	1.188,9	1.260,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(a) V. nota (e) di pag. XXXIX.

(b) Al netto delle perdite patrimoniali; escluse inoltre le quote del fondo di dotazione non ancora incassate a fine anno (100 miliardi a fine 1961; 45 miliardi a fine 1962; 125 miliardi a fine 1964; 79,5 miliardi a fine 1965 e fine 1966); incluso l'utile dell'esercizio.

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

Tabella XV - Variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nel periodo 1962-1966
(miliardi di lire)

	1962	1963	1964	1965	1966
Obbligazioni	- 2,3	+ 58,2	+ 95,3	+ 82,1	+ 11,9
Altri debiti a lunga e media scadenza	- 2,5	+ 1,1	- 2,1	- 4,4	+ 2,8
Indebitamento a breve scadenza	+ 14,4	- 5,8	+ 105,0	- 95,4	+ 59,4
Totale	+ 9,6	+ 53,5	+ 198,2	- 17,7	+ 74,1

Si nota che nel 1966 l'indebitamento dell'Istituto ha registrato una espansione di 74,1 miliardi, che segue alla diminuzione di 17,7 miliardi del 1965. Peraltro, tenendo conto, per le ragioni più volte esposte, delle emissioni obbligazionarie della società *Autostrade* effettuate con la garanzia e a cura dell'IRI, l'aumento dei debiti dell'Istituto nel 1966 risulta inferiore a quello dell'esercizio precedente,

in cui vennero emesse, a differenza che nel 1966, obbligazioni *Autostrade* per nominali 104,9 miliardi.

L'aumento di 11,9 miliardi nei debiti obbligazionari diretti dell'Istituto nel 1966 risulta per differenza tra gli importi nominali delle nuove emissioni (50 miliardi) e quello delle obbligazioni estratte o acquistate sul mercato per l'ammortamento (36,9 miliardi) o ritirate per la conversione in azioni (1,2 miliardi).

L'incidenza dell'indebitamento sul totale dei mezzi a disposizione dell'Istituto è salita dal 69,1% a fine 1965 al 71,1% a fine 1966; tale aumento riflette il già ricordato mancato apporto statale al fondo di dotazione e la conseguente necessità per l'Istituto di finanziarsi con il ricorso al mercato.

b) Conto profitti e perdite

Il conto economico dell'esercizio 1966, che registra un avanzo di gestione di 49 milioni, è esposto nella tabella XVI, nella quale sono riportati, per confronto, i dati relativi al 1965.

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

	1965	1966	Variazioni
Proventi			
Dividendi	31,2	32,6	+ 1,4
Interessi sui finanziamenti	24,5	25,2	+ 0,7
	55,7	57,8	+ 2,1
Altri interessi attivi e proventi diversi	1,9	1,9	—
Totale proventi	57,6	59,7	+ 2,1
Oneri			
Interessi passivi e altri oneri relativi alle obbligazioni	45,0	49,9	+ 4,9
Interessi passivi e altri oneri su operazioni diverse	4,7	3,3	— 1,4
	49,7	53,2	+ 3,5
Spese generali	3,2	3,3	+ 0,1
Stanziamiento ai fondi di liquidazione e previdenza personale	0,6	0,8	+ 0,2
Imposte	3,0	1,5	— 1,5
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	0,6	0,6	—
Oneri diversi e contributi straordinari	0,2	0,1	— 0,1
Totale oneri	57,5	59,7	+ 2,2
Avanzo di gestione	0,1	0,1	— 0,1
	57,6	59,7	+ 2,1

Nel complesso, il reddito che nel 1966 l'Istituto ha conseguito sui capitali mediamente investiti in partecipazioni azionarie, finanziamenti e altre attività è lievemente migliorato, essendo passato dal 5,05% dell'esercizio 1965 al 5,12%.

Come di consueto, i dividendi sulle partecipazioni azionarie sono contabilizzati per cassa, ad eccezione di quelli relativi alle partecipazioni nella SME, nelle banche di interesse nazionale e, dall'esercizio 1966, nel *Banco di Santo Spirito*, che sono rilevati per competenza (1).

Applicando per tutti i dividendi il criterio di competenza, si rileva che il rendimento medio delle aziende in esercizio, escluse le aziende meccaniche e cantieristiche che per la quasi totalità non hanno dato dividendo, ammonta al 6,03% contro il 5,79% dell'esercizio precedente.

Nella tabella XVII sono riportati gli indici di rendimento dei diversi settori.

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

	Rendimento medio % di competenza	
	1965	1966
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende</i>		
Bancarie e finanziarie	7,63	7,32
Ex elettriche	5,96	— (a)
Siderurgiche	4,25	5,00
Telefoniche e radiotelevisive	6,69	6,38
Trasporti marittimi e aerei	6,87	7,33
Autostradali	6,19	6,21
Varie	3,41	3,92
<i>Rendimento medio</i>	<u>5,79</u>	<u>6,03</u>

(a) La partecipazione *Finelettrica*, in essere al 31 dicembre 1965, è affluita nella *Finsider* e nella *SIP* a seguito delle operazioni connesse con la incorporazione della *Finelettrica* nella *Finsider*.

L'aumento registrato dal reddito medio di competenza è ascrivibile principalmente al migliorato rendimento dei finanziamenti nelle aziende siderurgiche e della partecipazione *Alitalia*, nonché all'accresciuto peso assunto dalle partecipazioni bancarie a seguito degli aumenti dei capitali sociali delle banche (2).

Il costo del capitale di credito mediamente utilizzato nell'esercizio è risultato del 6,74%, con un aumento dello 0,09% rispetto al 1965 (6,65%); tale aumento è dovuto al maggior costo e alla maggiore incidenza dei prestiti obbligazionari ri-

(1) 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.

(2) È da tener conto che il rendimento di competenza delle partecipazioni bancarie, pur essendosi contratto percentualmente, permane su un livello superiore alla media.

spetto alle altre operazioni di provvista, il cui onere complessivo è leggermente diminuito. Nella tabella XVIII i costi suddetti sono analizzati per tipo di operazione.

Tabella XVIII - Costo medio del capitale di credito disponibile nel 1965 e 1966

	Costo medio %	
	1965	1966
Obbligazioni (compresa imposta relativa)	6,78	6,83
Mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	6,24	5,95
Operazioni a breve scadenza	6,50	6,24
Corrispondenti creditori	5,26	5,31
<i>Costo medio</i>	<u>6,65</u>	<u>6,74</u>

Nel 1966 i fondi patrimoniali dell'Istituto sono ammontati mediamente a 346,3 miliardi e la loro incidenza sul totale dei mezzi propri e di terzi è risultata del 30,1% contro il 32,7% del 1965.

Se si tiene conto che tale disponibilità di capitale ha comportato il solo onere costituito dall'imposta sulle società, il costo medio di tutti i mezzi propri e di terzi, amministrati dall'Istituto, risulta pari al 4,76% (contro il 4,68% nel 1965). 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 0,35%, si perviene a un costo medio complessivo del 5,11%. Ricordando che il reddito dei capitali mediamente investiti è stato pari al 5,12%, il conto economico dell'Istituto risulta, come per l'esercizio precedente, in sostanziale pareggio, l'avanzo di gestione essendo limitato a 49 milioni.

*
* *
*

I risultati che hanno contrassegnato l'esercizio in esame e, ancor più, le nuove prospettive che nel corso dell'anno si sono delineate per il gruppo meritano una breve riconsiderazione al termine della presente relazione.

Il movimento di ripresa dell'economia italiana nel 1966 ha indubbiamente superato le previsioni iniziali, ma — come era del resto da attendersi in una fase di ricupero di precedenti livelli di attività — non ha stimolato se non limitatamente la domanda per investimenti, che riveste per il gruppo importanza particolare. Inoltre, un vasto movimento di scioperi — che si è riflesso sfavorevolmente, come si è visto, sui risultati economici dell'anno — ha ostacolato i progressi di produttività, che già la fase di stabilizzazione congiunturale aveva contribuito ad accelerare e che nell'ambito del gruppo potevano ricevere maggiore impulso dal progressivo avviamento dei nuovi impianti e dall'opera di riorganizzazione in corso in più di un settore.

Il 1967 si è aperto, d'altra parte, sotto il segno di un rafforzamento della domanda

interna; resta da vedere in che misura ciò potrà controbilanciare, sul piano della redditività aziendale, gli effetti della recente defiscalizzazione degli oneri sociali che ha comportato, soprattutto per l'industria manifatturiera, un aumento del costo del lavoro comparabile a quello derivante dal rinnovo dei contratti di lavoro, senza riscontro peraltro in termini di produttività.

La capacità concorrenziale delle aziende sarà nel contempo fortemente impegnata in un contesto internazionale che denuncia, soprattutto in Europa, innegabili difficoltà congiunturali; ciò mentre la conclusione, dopo quattro anni di negoziati, delle trattative commerciali tra la Comunità Economica Europea e gli Stati Uniti ha segnato una tappa decisiva nello smantellamento delle protezioni tariffarie ostacolanti il commercio internazionale, e quindi la concorrenza, fra i maggiori paesi industriali del mondo.

In una fase in cui acquista pertanto peso determinante per le aziende il mantenimento di livelli di efficienza pari a quelli delle industrie più avanzate dell'area occidentale, si giustifica pienamente la crescente attenzione dedicata dal gruppo alla razionalizzazione delle produzioni, all'aumento delle dimensioni aziendali, alla promozione delle attività di ricerca e, non certo ultimo per importanza, al perfezionamento dei quadri.

Trattasi di azioni chiaramente complementari e anzi interdipendenti per le quali, da più di un punto di vista, il 1966 presenta un bilancio positivo per il gruppo. Il piano di riordinamento della navalmeccanica, ad esempio, costituisce l'avvio a una delle maggiori operazioni di razionalizzazione industriale del dopoguerra; è il caso di rilevare, al riguardo, che in altri paesi europei le attività di costruzione navale presentano problemi di analoga gravità tuttora insoluti, certamente anche per la mancanza di uno strumento di azione pubblica in campo industriale simile all'IRI.

La conclusione d'altra parte dell'accordo tra *Ansaldo San Giorgio* e CGE ha posto le basi di un processo di concentrazione in un settore dove l'insufficiente competitività è innanzitutto il riflesso di una inadeguata dimensione aziendale.

Il significato dell'operazione travalica, peraltro, i suoi riflessi sul terreno della concentrazione, essendosi conseguito in questo caso un importante legame, sul piano della cooperazione tecnologica, con una delle maggiori aziende mondiali del settore, in vista di un adeguato sviluppo anche di attività autonome di ricerca da parte del gruppo. La presenza, anche in questo caso, di un ente pubblico come l'IRI ha certamente concorso a dare l'appropriata considerazione agli aspetti di interesse generale implicati in tale operazione; non solo, ma ha consentito di inserire, nel quadro del piano di riassetto dell'attività cantieristica e dei rapporti allacciati con il gruppo *General Electric*, anche un importante sviluppo in un settore di valore strategico, quello della meccanica nucleare, assicurando ad esso il necessario supporto esterno sul piano tecnico. In questo contesto occorre richiamare l'esigenza per il Paese di evitare un accavallarsi di iniziative che potrebbero disperdere le scarse capacità di ricerca attualmente disponibili e ostacolare il raggiungimento delle dimensioni minime richieste per una affermazione in questo settore di grande impegno.

Gli sviluppi sopra descritti si sono collocati — insieme ad altre iniziative di grande rilievo come la nuova unità triestina nel ramo dei motori diesel — nel quadro di un'azione globale di riassetto e di rilancio di importanti centri urbani in crisi e delle zone che su di essi gravitano; l'intervento dell'IRI, con il necessario sostegno del Governo e degli enti pubblici locali, è apparso in grado di creare la

struttura portante di un processo di sviluppo che deve, come è evidente, alimentarsi anche di un gran numero di minori iniziative facenti capo a operatori privati. Una notevole conferma ha ricevuto, in tale contesto, la validità della struttura polisettoriale dell'IRI, ai fini della messa a punto di una molteplicità di progetti di grandi dimensioni e di rilevante impegno tecnico, richiedenti un ingente investimento di capitali e indispensabili apporti di collaborazioni esterne.

Il consolidarsi nel 1966 della ripresa congiunturale ha d'altra parte consentito una estensione dell'orizzonte delle previsioni settoriali e ha indotto l'IRI ad accelerare gli studi relativi a nuove iniziative, tenendo presente in primo luogo le responsabilità che ad esso incombono nel Mezzogiorno.

Come rilevato nella prima parte di questa relazione in cui si sono delineati i nuovi programmi del gruppo, sono stati individuati per le regioni meridionali alcuni progetti di eccezionale rilievo soprattutto nel settore manifatturiero.

Fra le iniziative sottoposte dall'IRI all'esame del Governo due sono in particolare da citare nel settore manifatturiero: il progettato ampliamento del centro siderurgico di Taranto che, in vista dei prevedibili sviluppi del consumo a partire dal 1970, potrà assumere dimensioni comparabili a quelle dei maggiori impianti di Europa; il nuovo stabilimento automobilistico, in corso di definizione per l'area napoletana, che rappresenta, dal canto suo, uno dei massimi progetti industriali sino ad oggi messi a punto nel Mezzogiorno, tenuta presente altresì la gamma di attività complementari che tale iniziativa è in grado di suscitare. Il progetto si inserisce nella fase di ancora intenso sviluppo della motorizzazione che si prospetta in Italia per gli anni settanta e, al tempo stesso, in un piano di conveniente consolidamento dell'attività automotoristica del gruppo.

Fuori del settore manifatturiero sono infine da richiamare in questa sede i programmi relativi alle infrastrutture viarie, che hanno acquisito nella fase attuale un ruolo decisivo per una politica di sviluppo equilibrato, sul piano regionale come su quello metropolitano. In tale duplice prospettiva già si inseriscono, nel Mezzogiorno, da un lato la realizzazione ormai in fase avanzata della Napoli-Bari, asse fondamentale di collegamento tra i poli di sviluppo campani e pugliesi, dall'altro il progetto *Infrasud* di una autostrada a servizio dell'area di Napoli. Il programma autostradale aggiuntivo, realizzabile nel contesto di un opportuno aggiornamento del regime di concessione, consentirebbe un tempestivo completamento in primo luogo della rete viaria del Sud.

I programmi descritti, oltre a un rilevante impegno tecnico e finanziario, richiedono la mobilitazione delle capacità di formazione del personale che l'IRI è andato predisponendo in questi anni, specie nel Mezzogiorno.

Nell'insieme, i nuovi programmi comportano un significativo allargamento dei temi di azione del gruppo, sempre nel quadro della specifica vocazione dell'IRI per le imprese di grande dimensione. Tali iniziative sono d'altra parte in grado di avviare un processo di espansione atto a facilitare il riassetto o la conversione ad altre attività di imprese che non avrebbero altrimenti prospettive di sopravvivenza. In tale contesto potrà efficacemente inserirsi l'imprenditore privato dando vita ad iniziative di minore dimensione, anche attraverso il rilievo di imprese di tale tipo oggi operanti nella sfera pubblica; è il caso di ricordare, infatti, che le minori imprese mal si prestano a una efficiente conduzione nell'ambito di un grande gruppo, portando a una dispersione di uomini e mezzi con scarsi risultati.

È opportuno aggiungere ancora che soprattutto per le maggiori delle iniziative in programma, la cui formulazione ha ormai raggiunto uno stadio avanzato, si rende

auspicabile una sollecita realizzazione onde limitare i rischi evidentemente più elevati cui sono soggette, specie quelle localizzate nelle regioni meridionali. Si sperano pertanto imminenti le indispensabili decisioni dell'autorità di governo, pur consci della molteplicità degli aspetti su cui essa è chiamata a valutare e dirimere.

Si profila quindi con il 1967 una fase di ampio rilancio degli investimenti del gruppo, fase comparabile solo a quella della prima metà degli anni sessanta, contrassegnata dal grande programma di investimento nella siderurgia e dall'avvio contemporaneo del piano di costruzioni autostradali. Il nuovo aumento, che in tal modo si prospetta per gli investimenti del gruppo, riporta in primo piano il problema di una equilibrata espansione delle relative fonti di finanziamento, soprattutto per quanto attiene ai mezzi propri a disposizione dell'IRI, tenuto conto dell'impegno rilevante che l'esecuzione dei nuovi programmi comporterà per la gestione finanziaria dell'Istituto.

In tale prospettiva è stata quindi sottoposta al Governo la richiesta di un congruo aumento del fondo di dotazione, per il cui tempestivo accoglimento l'Istituto conta sulla valida azione, anche in questo campo, del Ministero delle partecipazioni statali.

A conclusione del presente bilancio dell'attività svolta dall'Istituto nel 1966, il Consiglio di Amministrazione sente il dovere, non certo formale, di esprimere ai dipendenti e a tutti i collaboratori del gruppo il più cordiale riconoscimento del buon lavoro compiuto e i migliori auguri per quello ancora da compiere.

Roma, 31 maggio 1967

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Relazione del Collegio dei Sindaci

Il bilancio al 31 dicembre 1966 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. 1.291.507.420.817
Al passivo	» 1.291.458.241.332
Avanzo netto di gestione	<u>L. 49.179.485</u>

CONTO PROFITTI E PERDITE

Proventi	L. 59.737.524.105
Spese ed oneri	» 59.688.344.620
Torna l'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1966 in	<u>L. 49.179.485</u>

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

ATTIVO PATRIMONIALE

Partecipazioni: L. 786.743.539.575 (1).

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

a) *azioni in libera proprietà: L. 772.524.645.575.*

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

Per tutti i titoli quotati in borsa (L. 437.521.723.921) il prospetto che segue indica per settore il valore di carico e quello ai corsi di borsa al 31 dicembre 1966.

	Valore di carico al 31-12-1966	Valore ai corsi di borsa del 31-12-1966	Differenze
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Bancarie e finanziarie	53.414,8	59.807,9	+ 6.393,1
Siderurgiche	156.662,8	155.502,3	— 1.160,5
Cantieristiche	19.176,3	7.587,5	— 11.588,8
Telefoniche	148.595,3	181.349,3	+ 32.754,0
Trasporti marittimi	13.594,1	10.660,4	— 2.933,7
Varie	46.078,4	52.486,9	+ 6.408,5
	<u>437.521,7</u>	<u>467.394,3</u>	<u>+ 29.872,6</u>

Per rendere omogenei i termini del consueto riferimento alla situazione accertata alla fine del precedente esercizio (plusvalenze per L. 63.555,5 milioni), è da precisare che le aziende cantieristiche, i cui titoli sono quotati in borsa, furono allora comprese in altro gruppo (lettera c), insieme alle partecipazioni meccaniche; la plusvalenza accertata al 31 dicembre 1965, ove fosse stato adottato lo stesso raggruppamento delle partecipazioni al 31 dicembre 1966, sarebbe stata inferiore di L.milioni 16.805 e cioè pari a L.milioni 46.750,5.

Le azioni non quotate in borsa emesse da società italiane
sono iscritte in bilancio per L. 331.446.754.348
mentre il valore nominale è di » 291.791.274.535

Pertanto, il valore di carico è nel complesso del 13,59 %
superiore al valore nominale, con una differenza di L. 39.655.479.813

L'analisi del valore di carico di tali azioni, del loro 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 31-12-1966	Valore nominale	Rapporto percentuale valore di carico rispetto ai nominale
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Bancarie e finanziarie	134.182,9	96.346,2	139,27
Siderurgiche	180,0	180,0	100,00
Meccaniche	92.371,7	92.271,3	100,11
Cantieristiche	40.272,6	40.272,6	100,00
Trasporti marittimi	4.000,0	4.000,0	100,00
Trasporti aerei	29.037,9	28.970,1	100,23
Autostradali	10.548,1	10.490,0	100,55
Radiotelevisive	9.448,9	8.275,2	114,18
Varie	11.404,7	10.985,9	103,81
	<u>331.446,8</u>	<u>291.791,3</u>	<u>113,59</u>

Il rapporto percentuale ha valore indicativo, soprattutto perché le azioni relative al settore bancario — anche dopo la operata parziale rivalutazione, alla quale si fa riferimento qui di seguito — racchiudono notevoli plusvalenze rispetto ai valori di carico; le altre partecipazioni sono in carico al costo, che supera di poco il loro valore nominale.

Le azioni di società estere, i cui valori nominali sono espressi in valute diverse, figurano in carico per L. 3.556.167.306.

A fine 1966 si sono operate delle parziali rivalutazioni nei confronti delle seguenti partecipazioni bancarie:

— Banca Commerciale Italiana	per L. 14.057.619.798
— Credito Italiano	» » 8.716.516.121
— Banco di Roma	» » 8.922.737.643
— Banco di Santo Spirito	» » 3.235.209.189
<i>in totale</i>	<u>per L. 34.932.082.751</u>

L'anz detto importo è stato utilizzato per la costituzione di un « Fondo di svalutazione partecipazioni, finanziamenti e crediti », del cui impiego si dirà in seguito sotto la voce « Finanziamenti ».

b) *azioni optabili dagli obbligazionisti*: L. 14.218.894.000 (1).

Sono valutate — come di seguito specificato — in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dai regolamenti dei singoli prestiti obbligazionari, a fronte dei quali sono vincolate.

Azioni *Finsider* da nominali L. 500:

- a fronte prestito IRI 5,75% 1964/79 in dollari USA e DM, sono valutate a L. 820 cadauna per complessive L. 12.284.994.000;
- a fronte prestito IRI-Elettricità 5,50%, sono valutate a L. 693,50 cadauna per complessive L. 745.083.548.

Azioni *SIP* da nominali L. 2.000:

- a fronte prestito IRI-Elettricità 5,50%, sono valutate a L. 1.784,68 cadauna per complessive L. 1.188.816.452.

Finanziamenti: L. 423.478.676.455.

(1) Rispetto alla situazione dello scorso anno si nota che, a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione della *Finelettrica* nella *Finsider*, a fronte delle obbligazioni IRI-Elettricità 5,50%, le azioni *Finelettrica* sono state sostituite con azioni *Finsider* e *SIP* (naturalmente per la parte per la quale non era stata ancora esercitata l'opzione).

Rispetto ai vari settori di attività, i finanziamenti al 31 dicembre 1966 si ripartiscono, per gruppi di aziende, come segue:

Bancarie e finanziarie	L.	11.586.446.867
Siderurgiche	»	120.132.623.815
Meccaniche	»	106.999.988
Cantieristiche	»	41.905.500
Telefoniche	»	67.780.000
Trasporti marittimi	»	92.082.445.140
Trasporti aerei	»	7.666.352.817
Autostradali	»	174.780.984.768
Varie	»	22.581.785.425
Ammontare dei finanziamenti al 31 dicembre 1966	L.	429.047.324.320
Dedotto il fondo di svalutazione per	»	5.568.647.865
Torna l'importo della voce «Finanziamenti» esposto in bilancio per	L.	<u>423.478.676.455</u>

L'ammontare dei finanziamenti al 31 dicembre 1966 (L.milioni 429.047,3) espone, rispetto al 31 dicembre 1965 (L.milioni 399.634,8), un aumento di L.milioni 29.412,5, dovuto ai seguenti movimenti:

Finanziamenti concessi nell'esercizio	L.mil.	44.666,4
rientri di finanziamenti erogati in precedenti esercizi o loro conversione in partecipazioni	L.mil.	13.553,9
remissioni di crediti	»	<u>1.700,0</u>
	L.mil.	<u>29.412,5</u>

I finanziamenti temporaneamente infruttiferi ascendono a L. 13.084.330.201.

Il fondo di svalutazione, dell'ammontare di L.milioni 34.932,1, di cui si è detto illustrando la voce «Partecipazioni», è stato utilizzato nella misura di L.milioni 29.363,5 come appresso:

per L.mil. 12.245 a sistemazione delle «Partite da ammortizzare», indicate nello Stato patrimoniale a fine 1965, derivanti da svalutazioni di azioni (*Fincantieri*, *CRDA* e *MECFOND*) e remissione di crediti (*ISAP*, *Manifatture Cotoniere Meridionali*, *CAMIM*, *Fincantieri* e *Egiziana Fosfati*);

per L.milioni 15.356,1 a copertura perdite emerse nel corso dell'esercizio 1966 per svalutazione di azioni (*ISAP, MECFOND, Stabilimenti di Sant'Eustacchio, SAM, Maccarese, Manifatture Cotoniere Meridionali, SAIVO, Société Financière Italo-Suisse e Consorzio Sviluppo Industriale di Monfalcone*);

per L.milioni 1.700 per remissione di crediti (*Maccarese e Manifatture Cotoniere Meridionali*);

per L.milioni 62,4 a copertura perdite e rimborso spese (*Centro Sperimentale Metallurgico e Costruzioni Metalliche Finsider*).

Il residuo importo di L.milioni 5.568,6 è portato — come in precedenza indicato — in diminuzione dell'importo complessivo dei finanziamenti.

Partite in liquidazione, sofferenze e diverse: L. 8.765.066.216.

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

Azioni di società meccaniche in liquidazione e altre	L.	17.374.954
Crediti verso società meccaniche in liquidazione e altre	»	16.083.818.953
Sofferenze, contenzioso e titoli diversi	»	2.663.872.309
		<hr/>
Ammontare delle partite in liquidazione, sofferenze e diverse al 31 dicembre 1966	L.	18.765.066.216
Dedotto l'apposito fondo di svalutazione	»	10.000.000.000
		<hr/>
Torna l'importo della voce di bilancio che espone l'ammontare delle partite in	L.	8.765.066.216
		<hr/> <hr/>

Il fondo di svalutazione di cui sopra, ammontante a fine 1965 a L.mil. 10.605,8, è stato utilizzato nel corso dell'esercizio per L.mil. 605,8 a copertura di perdite nelle posizioni *Società San Giorgio* in liquidazione e *Motomeccanica* in liquidazione.

Cassa e fondi presso banche: L. 2.281.999.272.

Nell'analisi delle variazioni patrimoniali, contenuta nelle note allegate alla Relazione del Consiglio di amministrazione, è la dimostrazione della diminuzione di L. 22.492.304.130 rispetto all'ammontare di questa voce al 31 dicembre 1965.

Crediti diversi e partite varie: L. 31.204.587.375.

Si rileva, rispetto al 1965, un aumento di L.milioni 7.041,2, dovuto alle seguenti variazioni:

Accertamento per competenza del dividendo su azioni Banco di S. Spirito e dei dividendi delle banche di interesse nazionale, in relazione agli aumenti di capitale	L.mil.	1.721,0
Credito verso l'Ente Autonomo di gestione per il Cinema per interessi maturati nell'esercizio	»	474,4
Rilievo da società in liquidazione di crediti per danni di guerra	»	4.698,2
Altre partite (saldo)	»	147,6
		<hr/>
	L.mil.	7.041,2
		<hr/> <hr/>

Per quanto riguarda l'accertamento per competenza del dividendo del *Banco di Santo Spirito*, si rinvia a quanto esposto nell'analisi del conto Profitti e perdite. Il rilievo di crediti per danni di guerra da società in liquidazione è stato effettuato per accelerare la chiusura delle liquidazioni.

Completato così l'esame dei cespiti che complessivamente raggiungono l'importo di L. 1.252.473.868.893, va poi rilevato in ordine alla voce « Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare » (L. 39.033.551.924), che in essa figura la differenza (per scarti sul valore nominale dei prestiti, provvigioni e spese allestimento) tra le somme dovute alle scadenze delle obbligazioni e quelle ricavate al momento dell'emissione. Nel 1966 si è avuta una diminuzione per le quote di ammortamento annuali (complessivamente L.milioni 4.458,8), ed un aumento per gli scarti e spese sulle obbligazioni collocate nel corso dell'esercizio (complessivamente L.milioni 3.401,6).

PASSIVO PATRIMONIALE

Obbligazioni in circolazione e obbligazioni estratte per il rimborso:

L. 793.660.112.500.

L'aumento di L.milioni 11.902,7 nella consistenza del debito obbligazionario risulta dal seguente prospetto:

	<u>31-12-1965</u>	<u>31-12-1966</u>	<u>Differenze</u>
Obbligazioni in circolazione	762.974.412.500	773.549.112.500 (1)	+ 10.574.700.000
Obbligazioni estratte per il rimborso	<u>18.783.000.000 (2)</u>	<u>20.111.000.000</u>	<u>+ 1.328.000.000</u>
	<u>781.757.412.500</u>	<u>793.660.112.500</u>	<u>+ 11.902.700.000</u>

Va, in proposito, rilevato che, mentre sono state effettuate nell'esercizio emissioni per L.milioni 50.000, d'altro canto si sono avute scadenze per L.milioni 36.848,4, ed estinzioni per conversione in azioni per L.milioni 1.248,9.

L'importo di L.milioni 20.111 per obbligazioni estratte per il rimborso è costituito da obbligazioni estratte negli ultimi mesi del 1966 ed esigibili nel 1967 e precisamente per L.milioni 8.278 dal 1° gennaio, per L.milioni 7.583 dal 1° febbraio e per L.milioni 4.250 dal 1° marzo.

Mutui (3) e operazioni a media e lunga scadenza: L. 12.699.628.485.

Rispetto al 1965 si è verificato un aumento di L.milioni 2.745,6 dovuto all'incremento di debiti a medio termine.

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

(2) Al netto di L. 4.046.042.000 per obbligazioni scadute da rimborsare, che, a decorrere dall'esercizio 1966, figurano sotto la voce « Debiti diversi e partite varie ».

(3) A garanzia dei mutui sono state utilizzate azioni per un valore di carico di L.milioni 2.351,2.

Debiti a breve scadenza: L. 63.356.088.523.

Sono rappresentati da anticipazioni garantite (1) e scoperti di conto corrente con banche diverse; operazioni effettuate nel corso dell'anno 1966 e la cui estinzione non poté avvenire nel corso dello stesso esercizio come era previsto, per i motivi, di carattere contingente, illustrati dal Consiglio di amministrazione nella sua Relazione.

Corrispondenti creditori: L. 22.477.029.769.

Rispetto al precedente esercizio si nota un aumento di L.milioni 6.543,7, dovuto a maggiori depositi da parte di società del gruppo.

Debiti diversi e partite varie: L. 30.913.925.841.

Tale voce si compone dei seguenti elementi:

Conti transitori e partite da regolare in successivi esercizi	L.	5.633.973.238
Impegni per azioni da liberare	»	4.026.187.200
Oneri da pagare e partite varie afferenti alle obbligazioni	»	13.859.110.434
Accantonamenti vari	»	229.723.908
Risconti e ratei	»	7.104.055.713
Fondi spese e stanziamenti diversi	»	23.642.449
Conti liquidazione titoli	»	37.232.899
	<u>L.</u>	<u>30.913.925.841</u>

Per quanto concerne i risconti e ratei, dal seguente prospetto si rileva che le scadenze nel corso del primo semestre del 1967 delle cedole sulle obbligazioni in circolazione determinano cospicui ratei di interessi a carico dell'esercizio 1966:

Saldi creditori

Interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.	37.044.738
Interessi su obbligazioni in circolazione	»	7.830.950.840
	<u>L.</u>	<u>7.867.995.578</u>

Saldi debitori

Interessi sui finanziamenti	L.	667.971.087
Interessi su crediti diversi	»	27.177.813
Interessi su obbligazioni di proprietà	»	43.026.215
Provvigioni su fidejussioni	»	25.764.750
	<u>L.</u>	<u>763.939.865</u>

<i>Differenza</i>	<u>L.</u>	<u>7.104.055.713</u>
-------------------	-----------	----------------------

(1) Mediante vincolo di azioni per un valore di carico di L.milioni 49.205,9.

Fondi liquidazione e previdenza personale: L. 3.358.275.481 (di cui L. 1.734.135.131 per liquidazione e L. 1.624.140.350 per previdenza). Tali fondi, rispetto al precedente esercizio, denunciano nel complesso un incremento di L.milioni 225,8, dovuto allo stanziamento di L.milioni 750 e all'utilizzo di L.milioni 524,2 per corresponsioni al personale cessato dal servizio.

Fondo speciale: L. 296.363.951.

Costituito, a norma dell'art. 18 dello Statuto, mediante conferimento del 15% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965, pari a L. 315.862.751; nel corso dell'esercizio è stato utilizzato, a norma dell'art. 24 dello Statuto, per L. 19.498.800.

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; le quote ancora da incassare a fine esercizio ammontano a L.miliardi 79,5. La quota relativa all'esercizio 1966 (L.miliardi 20,5) è stata versata dal Tesoro dello Stato nel mese di aprile 1967.

b) dalla riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto): L. 421.150.337, costituita mediante conferimento del 20% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965.

c) dalla riserva speciale (art. 20 dello Statuto): L. 4.182.830.712, che diminuisce di L. 829.384.080. L'analisi dei movimenti è contenuta nelle note allegate alla Relazione del Consiglio di amministrazione.

Nel corso dell'esercizio è stato versato al Tesoro dello Stato l'importo di L. 1.368.738.590 a titolo di rimborso del fondo di dotazione, rappresentante il 65% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965. A seguito di tale versamento è stato acceso un conto denominato « quota del fondo di dotazione rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto ».

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, cauzioni e garanzie per un complessivo importo di L. 247.033.026.005, di cui L.milioni 169.315 a garanzia dei prestiti obbligazionari *Autostrade*, con una diminuzione rispetto al precedente esercizio di L.milioni 39.365,5.

Gli impegni assunti dall'Istituto, per garanzie (1) concesse nell'interesse delle

(1) Una parte di tali garanzie è costituita da azioni per un valore di carico di L.milioni 39.533,4.

società del gruppo, comportano normalmente una provvigione commisurata alla entità del rischio.

CONTI D'ORDINE

Sulle apposizioni relative ai conti d'ordine si chiarisce che il conto titoli (lire 703.269.276.183) comprende titoli, valori ed effetti di proprietà dell'Istituto in deposito presso terzi, nonché 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.

CONTO PROFITTI E PERDITE

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

I dividendi sulle partecipazioni azionarie, ammontanti a L. 32.579.064.653, sono contabilizzati per cassa, ad eccezione dei dividendi delle banche di interesse nazionale, del *Banco di S. Spirito* e della *SME*, accertati per competenza. Per le b.i.n. e per la *SME* tale criterio è in atto rispettivamente dall'esercizio 1959 e dallo esercizio 1965; per il *Banco di S. Spirito* dal corrente esercizio.

Gli interessi passivi e oneri vari sulle operazioni diverse ascendono in totale a L. 3.326.204.441 e sono così costituiti:

Interessi sui mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.	724.952.800	
Interessi e oneri diversi:			
a) interessi su anticipazioni passive e operazioni diverse	L.	486.749.646	
b) interessi su conti correnti con società del gruppo	»	2.103.842.590	
c) oneri vari	»	10.659.405	» 2.601.251.641
			<u>L. 3.326.204.441</u>

Le spese generali sono così ripartite:

1) spese per il funzionamento dell'Istituto (affitti, manutenzione locali per gli uffici, ammortamento mobilio, macchinario e attrezzature d'ufficio, assicurazioni, cancelleria, stampati, posta, telegrafo, telefono, ecc.)	L.	278.411.990
2) spese per il personale	»	2.564.575.153
3) spese per viaggi, trasferte, locomozione e trasporti	»	70.915.972
4) spese per organi amministrativi	»	32.040.847
5) spese per libri e periodici	»	31.032.096
6) spese per pubblicità e inserzioni	»	280.323.210
7) spese varie	»	20.653.694
		<u>L. 3.277.952.962</u>

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo per L. 213.125.579 e oneri per la formazione e l'addestramento professionale per L. 651.173.475.

Gli oneri diversi e contributi straordinari sono così costituiti:

Quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto	L.	48.781.712
Promozione e partecipazione a iniziative per studi di previsione e sviluppo economico e industriale	»	8.100.000
Spese e contributi di partecipazione a convegni e congressi	»	2.627.211
Archivio economico dell'unificazione italiana	»	20.000.000
	<u>L.</u>	<u>79.508.923</u>

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione di L. 49.179.485, la cui destinazione è, come noto, disciplinata dall'art. 18 dello Statuto.

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, 31 maggio 1967.

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

Partecipazioni:

azioni in libera proprietà	L.	772.524.645.575	
azioni optabili dagli obbligazionisti	»	14.218.894.000	L. 786.743.539.575
Finanziamenti			» 423.478.676.455
<i>Totale partecipazioni e finanziamenti</i>			L. 1.210.222.216.030
Partite in liquidazione sofferenze e diverse			» 8.765.066.216
			L. 1.218.987.282.246
Cassa e fondi presso banche			» 2.281.999.272
Crediti diversi e partite varie			» 31.204.587.375
<i>Totale attività</i>			L. 1.252.473.868.893
Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare			» 39.033.551.924

L. 1.291.507.420.817

CONTI DI RISCHIO

Debitori per fidejussioni e cauzioni

» 247.033.026.005

CONTI D'ORDINE

Conto titoli	L.	703.269.276.183	
Valori e annualità trasferite alla Banca d'Italia	»	4.708.097.530	» 707.977.373.713
			L. 2.246.517.820.535

Il Contabile Generale
DOMENICO BERNARDI

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

AL 31 DICEMBRE 1966

PASSIVO

Obbligazioni:				
	in circolazione	L.	773.549.112.500	
	estratte per il rimborso	»	20.111.000.000	L. 793.660.112.500
	Mutui e operazioni			
	a media e lunga scadenza			» 12.699.628.485
	Debiti a breve scadenza			» 63.356.088.523
	Corrispondenti creditori			» 22.477.029.769
	Debiti diversi e partite varie			» 30.913.925.841
	Fondi di liquidazione			
	e previdenza personale			» 3.358.275.481
	Fondo speciale (art. 24 dello Statuto)			» 296.363.951
	<i>Totale passività</i>			<u>L. 926.761.424.550</u>
	Fondo di dotazione	L.	495.410.000.000	
	Quota utili esercizi			
	precedenti versata a			
	rimborso del fondo			
	di dotazione			
	(art. 18 dello Statuto)	»	1.368.738.590	
				L. 494.041.261.410
	Quote afferenti agli			
	esercizi dal 1966 al 1969	»	79.500.000.000	L. 414.541.261.410
	Riserva ordinaria			
	(art. 18 dello Statuto)	L.	421.150.337	
	Riserva speciale			
	(art. 20 dello Statuto)	»	4.182.830.712	
				L. 4.603.981.049
	Quota del fondo di dota-			
	zione rimborsata ai sensi			
	dell'art. 18 dello Statuto	»	1.368.738.590	» 5.972.719.639
				L. 420.513.981.049
	Perdite patrimoniali da regolare	»	55.817.164.267	» 364.696.816.782
				L. 1.291.458.241.332
	Avanzo netto di gestione			» 49.179.485
				L. 1.291.507.420.817
	CONTI DI RISCHIO			
	Creditori per fidejussioni e cauzioni			» 247.033.026.005
	CONTI D'ORDINE			
	Conto titoli	L.	703.269.276.183	
	Debito consolidato			
	verso la Banca d'Italia	»	4.708.097.530	» 707.977.373.713
				<u>L. 2.246.517.820.535</u>

Il Presidente
GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale
SILVIO GOLZIO

CONTO PROFITTI E PERDITE ESERCIZIO 1966

SPESE E ONERI	
Oneri relativi alle obbligazioni	L. 49.887.101.542
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	» 3.326.204.441
Spese generali	» 3.277.952.962
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	» 213.125.579
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	» 651.173.475
Oneri diversi e contributi straordinari	» 79.508.923
Stanziamiento al fondo di liquidazione del personale	» 375.000.000
Stanziamiento al fondo di previdenza del personale	» 375.000.000
Imposte	» 1.503.277.698
	L. 59.688.344.620
Avanzo netto di gestione	» 49.179.485
	<u>L. 59.737.524.105</u>

PROVENTI	
Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L. 32.579.064.653
Interessi sui finanziamenti	» 25.258.562.912
Interessi attivi diversi	» 947.902.670
Proventi diversi	» 951.993.870
	<u>L. 59.737.524.105</u>

Il Contabile Generale
DOMENICO BERNARDI

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

Il Presidente
GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale
SILVIO GOLZIO

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	12.249.782,3	49,—	1.000	12.249.549.745
ANSALDO MECCANICO NUCLEARE	100.000	1.000	49.000	49,—	1.000	49.000.000
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO	15.000.000	1.000	6.926.695	46,18	1.000	6.926.695.000
GRANDI MOTORI TRIESTE	500.000	1.000	250.000	50,—	1.000	250.000.000
ITALCANTIERI	100.000	1.000	49.000	49,—	1.000	49.000.000
NAVALMECCANICA - STABILIMENTI NAVALI						
MECCANICI NAPOLETANI	10.000.000	1.000	4.900.000	49,—	1.000	4.900.000.000
PROGETTAZIONI MECCANICHE NUCLEARI	100.000	1.000	25.000	25,—	1.000	25.000.000
						<u>59.448.844.745</u>
<i>Telefoniche:</i>						
STET-SOC. FINANZIARIA TELEFONICA	90.000.000	2.000	51.123.298	56,80	2.205	112.713.990.518
SIP-SOC. ITALIANA PER L'ESERCIZIO TELEFONICO	180.000.000	2.000				
in libera proprietà			13.937.768,8	8,11	2.574	35.881.336.366
optabili dagli obbligazionisti			666.121,2		1.785	1.188.816.452
						<u>149.784.143.336</u>
<i>Trasporti Marittimi:</i>						
SOC. FINANZIARIA MARITTIMA-FINMARE	36.000.000	500	27.056.891	75,16	502	13.594.081.935
ADRIATICA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	120.000	40,—	10.000	1.200.000.000
cat. B	147.000		—			
ITALIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	510.000	10.000	100.000	10,—	10.000	1.000.000.000
cat. B	490.000		—			
LLYOD TRIESTINO S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	306.000	10.000	120.000	20,—	10.000	1.200.000.000
cat. B	294.000		—			
TIRRENIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	60.000	20,—	10.000	600.000.000
cat. B	147.000		—			
						<u>17.594.081.935</u>

Dati e notizie sui settori controllati

La ripresa dell'attività economica nel corso del 1966 si è manifestata in campo bancario con un sensibile sviluppo degli impieghi in lire a favore della clientela. Questi hanno raggiunto a fine 1966 i 15.064 miliardi, con un aumento nell'anno di 1.934 miliardi (+ 14,7%), largamente superiore a quello, invero modesto, di 708 miliardi (+ 5,7%) dell'esercizio precedente.

La raccolta in lire da clienti, dal canto suo, ha registrato una nuova cospicua espansione, essendo la sua consistenza salita a fine 1966 a 23.678 miliardi; l'aumento dell'anno, pari a 3.136 miliardi (+ 15,3%), risulta dello stesso ordine di grandezza di quello del 1965 (+ 3.092 miliardi, pari al 17,7%).

Nel 1966, pertanto, gli impieghi di credito ordinario hanno assorbito circa due terzi della nuova raccolta contro meno di un quarto nel 1965.

Il persistere di un'intensa concorrenza fra le banche per l'acquisizione sia di nuova raccolta sia di nuovi impieghi ha determinato un'ulteriore contrazione nello scarto tra costi e rendimenti medi.

Banche di interesse nazionale

Presso le banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — i depositi a risparmio e i conti correnti in lire della clientela sono saliti da 3.726 miliardi a fine 1965 a 4.167 miliardi a fine 1966, con un aumento di 441 miliardi, pari all'11,9%, che si confronta con quello di 557 miliardi, pari al 17,6%, avutosi nel 1965.

La raccolta delle tre banche da altre aziende e istituti di credito, che nel 1965 era cresciuta di 97 miliardi (18,7%), nel 1966 ha registrato un aumento di altri 108 miliardi (17,4%), raggiungendo a fine anno i 727 miliardi.

In complesso, quindi, la raccolta in lire da clienti e da banche è aumentata nel 1966 di 549 miliardi, pari al 12,6% (17,7% nel 1965).

La richiesta di credito, che nel 1965 era stata tanto debole da determinare per le tre banche una flessione di 71 miliardi nei loro impieghi in lire, si è, come già detto, fortemente accentuata nel 1966, specie nell'ultimo trimestre; gli impieghi delle tre banche hanno infatti segnato, tra fine dicembre 1965 e fine dicembre 1966, un

incremento di 474 miliardi (17,8%), raggiungendo così 3.136 miliardi, che rappresentano il 20,8% del totale degli impieghi in lire dell'intero sistema (20,3% a fine 1965).

L'incremento degli impieghi delle tre banche ha assorbito nell'insieme l'86% della loro nuova raccolta da clienti e da banche, il che ha determinato, in certi periodi dell'anno, qualche tensione di tesoreria, peraltro agevolmente fronteggiata con temporanei ricorsi alla *Banca d'Italia* attraverso le normali anticipazioni e, in alcuni casi, attraverso il risconto.

Per effetto del maggior incremento degli impieghi (al netto del risconto), rispetto a quello della raccolta in lire da clienti e da banche, il rapporto impieghi/raccolta, che a fine 1965 era pari al 61,3%, è salito al 31 dicembre 1966 al 62,4%; presso le altre banche del sistema il rapporto è invece sceso dal 51,8% al 50,9%.

Notevoli incrementi si sono avuti, per le tre banche di interesse nazionale, anche nel portafoglio titoli (+ 69 miliardi, in massima parte da ascrivere ai Buoni del Tesoro poliennali) e negli impieghi in valuta a favore dei residenti (+ 56 miliardi); questi ultimi sono saliti da 503 miliardi a fine 1965 a 559 miliardi a fine 1966 (+ 11%), importi che rappresentano rispettivamente il 41,4% e il 41,8% degli impieghi in valuta di tutte le aziende di credito.

I dati suesposti mostrano come le tre banche di interesse nazionale abbiano svolto nel 1966 un ruolo di sostegno della ripresa economica del Paese; esse, infatti, hanno accresciuto il volume dei loro crediti alla clientela in misura nettamente superiore a quella delle altre banche del sistema che pure hanno beneficiato di un maggiore sviluppo della raccolta.

In relazione ai forti sviluppi del lavoro svolto in questi ultimi anni dalle tre banche di interesse nazionale nei diversi settori delle loro attività, sul finire del 1965 si è riproposta l'esigenza di prendere in esame un nuovo adeguamento dei capitali sociali delle banche stesse, rimasti invariati dopo gli aumenti deliberati nel 1959 e mandati gradualmente ad effetto tra il luglio dello stesso anno e il luglio 1962. Riconosciuta l'opportunità, sotto ogni punto di vista, di incrementare convenientemente i fondi patrimoniali, nelle assemblee dell'aprile 1966 venne deliberato di procedere al raddoppio dei capitali sociali; le operazioni furono eseguite in unica soluzione, nel successivo mese di luglio, per la *Banca Commerciale Italiana* da 20 a 40 miliardi, per il *Credito Italiano* da 15 a 30 miliardi e per il *Banco di Roma* da 12,5 a 25 miliardi. Sia i terzi azionisti sia l'IRI hanno regolarmente sottoscritto le rispettive quote, entro i termini stabiliti.

Per quanto riguarda l'andamento economico si osserva che il rendimento medio degli impieghi in lire ha segnato, nel 1966, una sensibile flessione, mentre è ancora cresciuto il costo medio della raccolta in lire, con una conseguente nuova contrazione dello scarto tra i due termini.

Le spese generali di amministrazione sono aumentate soprattutto per l'ulteriore lievitazione delle spese per il personale, determinata principalmente dall'aumento di nove punti della scala mobile.

Le ripercussioni sui bilanci 1966 di tali fattori negativi sono state attenuate dai benefici derivanti sia dall'allargamento della base di lavoro sia da una intensificata attività di intermediazione (specie nel settore della negoziazione e del collocamento titoli e in quello delle operazioni in cambi) sia dall'affinamento delle strutture organizzative che ha permesso di fronteggiare l'aumentata mole di lavoro e la apertura di quattro nuovi sportelli con un numero di dipendenti leggermente ridotto: da 29.518 a fine 1965 a 29.312 a fine 1966.

Gli utili di bilancio delle tre banche, dopo effettuati i consueti ammortamenti e accantonamenti, sono passati da L.milioni 6.986 a L.milioni 8.147; essi hanno consentito di assegnare alle riserve ufficiali L.milioni 2.100 e di corrispondere ai capitali sociali, come sopra aumentati, un dividendo pro-rata dell'8,50% (10% nel 1965).

Mediobanca-Banca di Credito Finanziario

L'attività svolta da *Mediobanca* nei settori della raccolta e degli impieghi a medio termine, che già nel 1965 aveva segnato marcati progressi, si è sviluppata in misura ancor più incisiva nel 1966: la raccolta, acquisita per oltre il 90% attraverso gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale, è salita da 446 a 558 miliardi, con un incremento di 112 miliardi, pari al 25,1% (+ 22,5% nel 1965), mentre gli impieghi — che comprendono finanziamenti non ancora erogati per 74 miliardi a fine 1965 e per 176 miliardi a fine 1966 — sono passati da 416 a 624 miliardi, segnando un aumento di 208 miliardi, pari al 50% (+ 21,3% nel 1965), dovuto fra l'altro al crescente inserimento di *Mediobanca* nel campo dei finanziamenti all'esportazione.

L'attività di collocamento di prestiti obbligazionari ha subito nell'anno una forte contrazione, avendo *Mediobanca* diretto consorzi di collocamento per 183 miliardi, rispetto ai 365 miliardi del 1965; in materia di consorzi di garanzia di aumenti di capitale, *Mediobanca* ha diretto operazioni per 20 miliardi dopo due anni di inattività in questo settore.

I risultati dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1966 sono stati soddisfacenti; l'utile di bilancio è ammontato a circa L.miliardi 3,2 contro L.miliardi 2,7 per l'esercizio 1964-65: esso ha consentito di passare L.milioni 350 alla riserva e L.milioni 1.400 al fondo rischi e di accrescere la remunerazione del capitale di 14 miliardi dal 9% (pro-rata) al 10%.

Credito Fondiario

Nel corso del 1966 è stato approvato il nuovo statuto sociale che, oltre a modificare la denominazione dell'Istituto da *Credito Fondiario Sardo s.p.a.* in *Credito Fondiario s.p.a.*, ne ha esteso la sfera di attività alle regioni dell'Italia settentrionale precedentemente non servite, sicché l'Istituto può ormai operare in tutto il territorio nazionale.

Sebbene il settore dell'edilizia abbia continuato a denunciare non poche difficoltà, il *Credito Fondiario* ha potuto sviluppare il proprio lavoro, anche per la maggior ricettività del mercato nei confronti dei titoli a reddito fisso.

Il volume delle operazioni effettuate nell'anno — grazie anche alla fattiva collaborazione che al *Credito Fondiario* prestano le tre banche di interesse nazionale — ha superato il livello raggiunto nell'anno precedente; i mutui stipulati nel 1966 sono ammontati infatti a 56,9 miliardi, contro 51,1 miliardi nel 1965. L'ammontare delle cartelle in circolazione è salito da 247,8 miliardi a fine 1965 a 271,3 miliardi a fine 1966 (+ 9,5%).

Il risultato economico, notevolmente migliorato, ha permesso di stanziare L.milioni 1.080 (L.milioni 986,2 nel 1965) al fondo rischi e di esporre un utile netto di

L.milioni 1.450,3 (L.milioni 1.079,1 nel 1965) con il quale si sono incrementati di L.milioni 450,3 la riserva ordinaria, di L.milioni 200 il « *Fondo svalutazioni e sopravvenienze passive* » e si è potuto distribuire un dividendo dell'8% (6% nel 1965). La situazione patrimoniale della *Sezione Autonoma Opere Pubbliche* non presenta a fine 1966 variazioni sostanziali rispetto a quella di fine 1965: la consistenza dei mutui è rimasta infatti pressoché invariata in 8,7 miliardi. Nel corso dell'esercizio sono state tuttavia impostate numerose operazioni che si prevede possano essere definite entro il 1967.

Banco di Santo Spirito

Le zone in cui svolge la sua attività il *Banco di Santo Spirito* hanno potuto beneficiare solo limitatamente degli sviluppi del settore industriale, mentre hanno risentito di un certo ristagno del settore agricolo e delle persistenti difficoltà del settore edilizio. In questa situazione i risultati conseguiti dal Banco nel 1966 possono considerarsi abbastanza soddisfacenti: il totale dei mezzi di terzi amministrati (depositi a risparmio, conti correnti e assegni circolari) è salito a 416,8 miliardi a fine anno, con un aumento di 43,3 miliardi, pari all'11,6%; gli impieghi in lire e in valuta a favore della clientela, a loro volta, sono passati a 193,3 miliardi, segnando un progresso di 9,7 miliardi, pari al 5,3%.

La sensibile differenza fra l'incremento della raccolta e quello degli impieghi si è in massima parte riflessa sulla consistenza dei titoli di proprietà (principalmente a reddito fisso), che è passata da 122,1 miliardi a fine 1965 a 143,3 miliardi a fine 1966. Nel mese di luglio si è proceduto all'aumento a pagamento del capitale sociale da 3 a 8 miliardi.

Anche per il Banco nell'esercizio 1966 si è registrata un'ulteriore contrazione dello scarto tra rendimento medio degli impieghi e costo medio della raccolta; l'espansione del volume di lavoro ha tuttavia consentito di fronteggiare tale contrazione e, con essa, l'aumento delle spese generali e delle imposte e tasse e di chiudere l'esercizio con un utile netto di L.milioni 630,8 (L.milioni 472,6 nel 1965). Tale utile ha consentito di distribuire un dividendo pro-rata del 9% (10% nel 1965) e di assegnare L.milioni 150 alla riserva ordinaria, che ha così raggiunto l'importo di 3,2 miliardi, pari al 40% del nuovo capitale.

Siderurgia

La fase di rallentata espansione del mercato siderurgico mondiale, iniziata nel 1965, è continuata anche nello scorso anno; invero la produzione di acciaio, pur raggiungendo il nuovo massimo di 459,5 milioni di t (1), ha segnato il modesto incremento del 3%, il più basso dal 1962. Su tale andamento ha particolarmente influito la flessione produttiva verificatasi nell'area della CECA e nel Regno Unito, cui si è contrapposta l'espansione di oltre 17 milioni di t, registrata dagli altri paesi grandi produttori di acciaio, soprattutto dal Giappone e dall'URSS.

Tabella n. 1 - Produzione mondiale di acciaio nel 1965 e 1966

Paesi	1965		1966		Variazioni 1965-66	
	t milioni	%	t milioni	%	t milioni	%
Germania R. F.	36,8	8,3	35,3	7,7	- 1,5	- 4,1
Francia	19,6	4,4	19,6	4,3	-	-
Italia	12,7	2,8	13,6	3,0	+ 0,9	+ 7,1
Olanda	3,1	0,7	3,3	0,7	+ 0,2	+ 6,5
Belgio	9,2	2,1	8,9	1,9	- 0,3	- 3,3
Lussemburgo	4,6	1,0	4,4	1,0	- 0,2	- 4,3
CECA	86,0	19,3	85,1	18,6	- 0,9	- 1,0
Regno Unito	27,4	6,2	24,7	5,4	- 2,7	- 9,9
Europa Orientale	28,7	6,4	29,5	6,4	+ 0,8	+ 2,8
Stati Uniti	122,5	27,5	124,7	27,1	+ 2,2	+ 1,8
Unione Sovietica	91,0	20,4	97,0	21,1	+ 6,0	+ 6,6
Giappone	41,2	9,2	47,8	10,4	+ 6,6	+16,0
Altri paesi (esclusa Cina)	49,2	11,0	50,7	11,0	+ 1,5	+ 3,0
MONDO	446,0	100,0	459,5	100,0	+13,5	+ 3,0

(1) Esclusa la Repubblica Popolare Cinese

La produzione siderurgica giapponese con un incremento del 16% (quasi 7 milioni di t) si è avvicinata ai 48 milioni di t; a sua volta la siderurgia sovietica, in fase di ininterrotta espansione da 15 anni, si è portata sul livello di 97 milioni di t (+ 6 milioni di t sul 1965), consolidando la propria posizione di secondo produttore mondiale dopo gli Stati Uniti.

Di rilievo anche l'ulteriore aumento della produzione americana di acciaio (+ 2,2 milioni di t) che ha così sfiorato i 125 milioni di t, superando dell'1,8% la produzione del 1965 e segnando per il terzo anno consecutivo un nuovo massimo di attività. Sotto il profilo tecnico è interessante rilevare che tale espansione va ricollegata al crescente sviluppo della produzione di acciaio LD, che negli Stati Uniti ha ormai superato i 30 milioni di t, distanziando notevolmente quella di ogni altro paese.

Nei paesi dell'Europa Occidentale si è registrata, per la prima volta dal 1962, una riduzione della produzione siderurgica che, se di lieve entità per la CECA (- 1%), ha assunto dimensioni non trascurabili nel Regno Unito (- 10%), riflettendo le notevoli difficoltà dell'industria manifatturiera inglese durante il 1966.

Per quanto riguarda i paesi della Comunità, la contrazione produttiva è intervenuta nonostante il buon aumento delle siderurgie italiana e olandese; invero, notevoli difficoltà hanno incontrato gli altri paesi membri, e particolarmente la Germania la cui siderurgia, in fase riflessiva nel 1965, ha accentuato nel 1966 l'andamento negativo (- 4,1%), in connessione con una non lieve diminuzione della domanda interna. Stazionaria, sui livelli raggiunti nel 1965, l'industria siderurgica in Francia e in evidente contrazione in Belgio e Lussemburgo, come riflesso, in questi ultimi due paesi, del rilevante eccesso di offerta che caratterizza i mercati di esportazione ai quali è in buona parte rivolta la loro produzione.

L'evoluzione negativa del mercato siderurgico della CECA continua a suscitare preoccupazioni: attualmente i prezzi dell'acciaio sono ad un livello di un 15%-20% inferiore a quello, pur modesto, del 1963, per effetto anche dell'eccesso di capacità produttiva manifestatosi in questi ultimi anni su scala mondiale.

Tale situazione suscita complessi problemi soprattutto per quanto riguarda i suoi riflessi sul piano della concorrenza, già oggi assai vivace. Acquistano quindi particolare significato le misure di razionalizzazione che sono state realizzate o progettate all'interno della Comunità, sia mediante concentrazione di imprese che con la creazione di imponenti organizzazioni di vendita comuni a più gruppi. È da rilevare inoltre il fatto che i governi dei maggiori paesi produttori hanno adottato misure di pubblico sostegno a favore delle rispettive industrie siderurgiche.

Si va invero delineando nell'ambito della Comunità una situazione senza precedenti, e in parte non prevista dallo stesso trattato istitutivo, alla quale l'Alta Autorità sta dedicando, con l'assistenza dei governi dei paesi membri, particolare attenzione. Concludendo l'esame della produzione mondiale, si rileva ancora la regolare espansione della siderurgia dei paesi dell'Est europeo e di quelli extraeuropei (Cina esclusa), tra i quali rientrano molti che, tradizionalmente importatori di acciaio, hanno fatto di recente il loro ingresso sul mercato in qualità di produttori. La loro presenza, come si è già osservato nella relazione dello scorso anno, contribuisce

in misura non trascurabile allo sviluppo di quell'eccesso di offerta che sta determinando la crescente diffusione di misure governative e di pratiche commerciali destinate a falsare il gioco normale della concorrenza.

Nel quadro sopra descritto assume un rilievo particolare l'evoluzione del mercato siderurgico italiano nel corso del 1966. Il consumo di acciaio, grazie alla sostenuta ripresa dell'industria meccanica e delle opere pubbliche, ha registrato un cospicuo incremento (+ 20,9%) raggiungendo i 13,9 milioni di t. Tale livello ha consentito non solo di recuperare l'intera flessione intervenuta nei due anni precedenti (— 2,1 milioni di t) ma anche di superare il precedente massimo di 13,6 milioni di t conseguito nel 1963 (v. tabella n. 2).

Tabella n. 2 - Produzione, commercio estero e consumo di acciaio in Italia negli anni 1963, 1964, 1965 e 1966
(milioni di t)

	1963	1964	1965	1966
Produzione	10,2	9,8	12,7	13,6
Rilaminazione rottami	0,1	0,1	0,1	0,1
Importazione	4,8	3,4	2,4	3,3
<i>Disponibilità</i>	15,1	13,3	15,2	17,0
Esportazione	1,1	1,9	3,3	2,8
<i>Consumo apparente</i>	14,0	11,4	11,9	14,2
Movimento giacenze	— 0,4	+ 0,1	— 0,4	— 0,3
<i>Consumo interno</i>	13,6	11,5	11,5	13,9

La produzione, a sua volta, dopo il notevole aumento del 1965 (+ 29,6%), ha segnato un nuovo apprezzabile sviluppo, salendo da 12,7 a 13,6 milioni di t, con un aumento percentuale del 7,1%, secondo soltanto a quello della siderurgia giapponese (+ 16%).

La rapida espansione della domanda interna spiega sia la consistente ripresa delle importazioni (+ 900 mila t) che la flessione delle esportazioni (— 500 mila t); ne è risultato, dopo l'inconsueto saldo attivo del 1965, un ritorno ad un deficit di circa mezzo milione di t negli scambi con l'estero, il che, tra l'altro, ha impedito l'atteso miglioramento delle quotazioni sul mercato interno.

È da rilevare che il sostenuto andamento della domanda è continuato con ritmo ancora soddisfacente durante il primo trimestre dell'anno in corso, tanto che le più recenti previsioni indicano un livello per il 1967 di oltre 15 milioni di t, con un

incremento dell'ordine del 10% sul 1966. Tuttavia, la pressante concorrenza estera, alimentata dal già rilevato notevole eccesso di capacità produttiva, mantiene i prezzi a livelli scarsamente remunerativi pur in presenza di un consistente sviluppo del consumo.

Un apporto determinante alla maggiore produzione siderurgica è stato fornito nel corso del 1966 dal gruppo *Finsider*, che si è potuto avvalere sia del crescente impiego delle capacità produttive entrate in esercizio nel 1965 sia della migliorata messa a punto degli impianti e dell'affinamento dell'organizzazione.

Come risulta dalla tabella n. 3, sono stati conseguiti nuovi massimi produttivi sia per la ghisa (5.942 mila t) che per l'acciaio (8.164 mila t); gli incrementi rispetto al 1965 sono stati pari, rispettivamente, al 15,2% e al 9,6%. Tenuto conto che gli altri produttori hanno registrato una flessione per la ghisa e un aumento nettamente inferiore a quello *Finsider* per l'acciaio, il concorso del gruppo alla produzione nazionale è salito dal 94% al 95% per la ghisa e dal 59% al 60% per l'acciaio. Risultati, quindi, assai significativi, considerando che già nel 1965 il gruppo aveva conseguito, con l'entrata in esercizio dei nuovi impianti *Italsider*, un rilevantissimo aumento (da 5 a 7,4 milioni di t di acciaio).

Tabella n. 3 - Produzione di ghisa e di acciaio del gruppo Finsider e nazionale negli anni 1965 e 1966 (migliaia di t)

		1965	1966	Variazioni % 1965-66
<i>Ghisa</i>	FINSIDER	5.160	5.942	+ 15,2
	Altri	330	317	- 3,9
	<i>Totale nazionale</i>	<u>5.490</u>	<u>6.259</u>	<u>+ 14,0</u>
<i>Acciaio</i>	FINSIDER	7.450	8.164	+ 9,6
	Altri	5.231	5.476	+ 4,7
	<i>Totale nazionale</i>	<u>12.681</u>	<u>13.640</u>	<u>+ 7,6</u>

Sotto l'aspetto tecnico merita sottolineare che oltre quattro quinti della produzione siderurgica *Finsider* provengono dai centri a ciclo integrale e quasi la metà dai due stabilimenti meridionali di Taranto e Bagnoli che impiegano il moderno processo a ossigeno (LD).

Rispetto al 1965 i risultati produttivi dei suddetti impianti — rispettivamente 2,2 e 1,5 milioni di t — hanno comportato una espansione del 44% a Taranto e del 20% a Bagnoli, ottenuta nella delicata e complessa fase di avviamento delle nuove capacità produttive.

Per quanto riguarda i prodotti finiti, sono riportati nella tabella n. 4 i livelli raggiunti nel 1966, confrontati con quelli del precedente triennio.

Tabella n. 4 - Principali produzioni siderurgiche del gruppo negli anni 1963, 1964, 1965 e 1966
(migliaia di t)

	1963	1964	1965	1966	Variazioni % 1965-66
Profilati	1.395	1.179	1.475	1.396	— 5,4
Prodotti piatti a caldo	2.201	2.167	3.753	4.246	+ 13,1
Laminati a freddo	781	1.053	1.294	1.415	+ 9,4
Prodotti rivestiti	197	237	343	319	— 7,0
Tubi di acciaio					
— senza saldatura	552	471	523	527	+ 0,8
— saldati	284	243	335	287	— 14,3
Materiale di armamento, ruote e cerchi	188	209	207	185	— 10,6
Fucinati, stampati e getti	85	75	77	91	+ 18,2

La maggiore disponibilità di acciaio si è riflessa in un cospicuo incremento dei laminati a caldo (1) passati da 5,8 a 6,3 milioni di t (+ 8,6%) soprattutto per il determinante apporto dei laminati piatti (+ 13,1%); per questi ultimi prodotti il mercato continua a manifestare una vivace domanda, che ha consentito di controbilanciare agevolmente sia la flessione dei profilati (— 5,4%), connessa alle difficoltà dell'edilizia, sia la stazionarietà dei tubi senza saldatura.

Notevole è stato l'incremento (+ 9,4%) dei laminati a freddo, passati da 1.294 mila t a 1.415 mila t, con un crescente apporto delle produzioni di Novi Ligure, della Terni (lamierini magnetici) e della Terninox (inossidabili).

Per i tubi saldati la netta flessione (— 14,3%) origina dalla caduta degli ordini di cui ha risentito nel periodo estivo il tubificio di Taranto; peraltro, tale unità ha successivamente acquisito un cospicuo volume di commesse che ne assicurano la piena attività per tutto il corrente anno.

Per i prodotti rivestiti, infine, la minore produzione (— 7%) è dovuta a cause tecniche contingenti, mentre per il materiale ferroviario la flessione indicata è da ricondursi all'andamento del mercato.

La già rilevata favorevole evoluzione della domanda lascia prevedere per il 1967 un ulteriore apprezzabile incremento della produzione di acciaio del gruppo (+ 13%), cui contribuiranno soprattutto i due centri di Taranto e Bagnoli. Ciò consentirà un aumento di tutte le produzioni sopra indicate con particolare riguardo per i laminati a caldo, i tubi saldati e i prodotti di seconda lavorazione.

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

La ripresa del consumo e la maggiore disponibilità di acciaio hanno determinato una forte espansione delle vendite, passate da 6 a 6,8 milioni di t, con un incremento del 13,3% assorbito pressoché interamente dal mercato interno; le esportazioni, pari a 1,3 milioni di t, sono rimaste all'incirca invariate (+2%) e, conseguentemente, la loro incidenza sul totale delle vendite è scesa dal 20,1% al 18,3%.

Per quanto riguarda le principali produzioni extrasiderurgiche, si osserva che nel 1966 la produzione di cemento del gruppo ha superato i 3 milioni di t segnando un incremento di oltre il 10%, connesso in massima parte allo sviluppo degli investimenti in opere pubbliche. Il mercato continua però a caratterizzarsi per un notevole eccesso dell'offerta, aggravato dalla stasi dell'edilizia privata, il che acuisce la concorrenza e diminuisce i prezzi.

Per i fertilizzanti (298 mila t), il cospicuo sviluppo produttivo (+ 18,4%) è da porsi in relazione, soprattutto, al favorevole andamento della domanda di calciocianamide: di tale prodotto, fabbricato a Papigno dalla *Terni-Industrie Chimiche*, il gruppo è rimasto, come noto, praticamente l'unico produttore nazionale.

Il settore dei refrattari, infine, ha manifestato anche nel 1966 un andamento pesante; la SANAC, comunque, grazie ad un consistente carico di lavoro acquisito dalle aziende *Finsider*, ha prodotto nell'anno circa 124 mila t, superando lievemente il livello del precedente esercizio.

Il fatturato complessivo del gruppo — al netto degli scambi interaziendali — ha registrato nel 1966 un aumento dell'11,8% passando da 612 a 684 miliardi. In particolare, il fatturato siderurgico ha raggiunto i 647 miliardi, con un incremento lievemente superiore a quello complessivo, pari a circa il 12%; la quota relativa alle vendite all'estero (139,6 miliardi) ha avuto un'espansione più contenuta (+ 7%), come riflesso tanto della vivace domanda interna quanto del ristagno dei mercati esteri. Nondimeno l'aumento del fatturato estero, essendo rimaste all'incirca invariate le quantità esportate, evidenzia una migliore composizione qualitativa.

Meno rilevante, invece, il progresso dei settori extrasiderurgici il cui fatturato è passato da 35 a 37 miliardi con un incremento del 6%. Invero, solo le aziende cementiere hanno potuto, come sopra accennato, conseguire un discreto, anche se scarsamente remunerativo, aumento delle loro vendite.

Nel corso dell'anno l'occupazione ha registrato un incremento di circa 1.100 unità come risulta dalla tabella n. 5.

La flessione intervenuta in alcune aziende siderurgiche è stata compensata dall'aumento di personale in altre aziende, soprattutto non siderurgiche.

Il costo complessivo del lavoro nel 1966 è salito a oltre 184 miliardi, con un incremento del 2,3% su quello del precedente esercizio. Nella siderurgia di base il costo medio orario ha raggiunto le 1.034 lire con oltre il 4% d'aumento, ponendosi sostanzialmente in linea con quello della siderurgia CECA. Va infine ricordato che sul finire dell'anno è stato rinnovato il contratto di lavoro per i metalmeccanici, dopo un negoziato durato per circa 8 mesi, contrassegnato tra l'altro da 18 giorni di sciopero.

Tabella n. 5 - Personale del gruppo Finsider a fine 1965 e 1966

Società	n. addetti		Variazioni	
	1965	1966	assolute	%
Aziende siderurgiche	62.557	61.990	- 567	- 0,9
Altre aziende	13.875	15.551	+ 1.676	+ 12,1
Totale generale gruppo	76.432	77.541	+ 1.109	+ 1,5

Gli investimenti effettuati dal gruppo nel 1966 sono ammontati a 189,5 miliardi; la flessione rispetto al 1965 (250 miliardi) (1) è da porsi in relazione con il graduale esaurimento del grande programma di nuovi impianti avviato nel 1959.

In particolare, gli investimenti nelle aziende siderurgiche sono ammontati a 183,5 miliardi, di cui 148,6 effettuati dall'*Italsider* soprattutto per completare i lavori nei centri di Bagnoli, Taranto e Piombino. La quota rimanente ha principalmente riguardato le opere in corso presso gli stabilimenti della *Dalmine* e della *Terni*. Nei settori extrasiderurgici gli investimenti sono stati pari a 6,1 miliardi e, in prevalenza, hanno interessato l'ultimazione dei programmi *Cementir*, *Soprefin-Morteo*, *Sanac* e *Terni-Industrie Chimiche*, già illustrati nelle precedenti relazioni.

Sotto l'aspetto economico, hanno sfavorevolmente inciso sull'andamento del 1966 diversi fattori e particolarmente le numerose giornate di sciopero, taluni eccessi della situazione concorrenziale e la perdurante depressione del settore edilizio. I risultati economici conseguiti dal gruppo si presentano quindi peggiorati scontando peraltro un maggior volume di ammortamenti.

Per il 1967 si prospettano risultati più favorevoli, considerata l'avvenuta conclusione del contratto collettivo di lavoro ed in relazione con l'ulteriore aumento dell'attività e l'affinamento operativo.

A completamento del quadro complessivo sopra esposto si forniscono qui di seguito dati e notizie sull'attività e sui risultati economici delle principali aziende del gruppo.

Italsider

Il 1966 è stato caratterizzato dall'impegno con cui sono stati affrontati i complessi problemi dell'esercizio dei nuovi impianti e dell'affinamento di tutta l'organizzazione aziendale, con risultati indubbiamente apprezzabili.

Dopo i rilevanti sviluppi dell'attività conseguiti nel 1965 sono stati realizzati, come indicato nella tabella n. 6, nuovi sensibili incrementi produttivi.

(1) Il dato pubblicato nella relazione dello scorso anno (258,2 miliardi) è stato rettificato in rapporto a una valutazione aggiornata degli investimenti *Italsider*.

Tabella n. 6 - Principali produzioni Italsider nel 1965 e nel 1966
(migliaia di t)

Produzioni	1965	1966	Variazioni %
Ghisa	5.160	5.942	+ 15,2
Acciaio	6.307	7.068	+ 12,1
Laminati a caldo	4.765	5.114	+ 7,3
Laminati a freddo	1.241	1.303	+ 5,0
Tubi saldati di grosso diametro	279	251	- 10,0

In particolare, la produzione di ghisa ha sfiorato i 6 milioni di t (+ 15,2%) e quella di acciaio ha superato i 7 milioni di t (+ 12,1%) con un crescente apporto dei centri di Taranto e Bagnoli che hanno fornito pressoché integralmente l'incremento di quasi 800 mila t.

Al discreto aumento dei laminati a caldo e a freddo, favoriti dalla ripresa del mercato, ha fatto riscontro una non lieve flessione dei tubi saldati di grosso diametro, in relazione a una caduta della domanda, peraltro temporanea; è stato infatti recentemente acquisito un cospicuo carico di lavoro, che consentirà il pieno utilizzo della capacità produttiva in questo settore per tutto il 1967.

Nel corrente esercizio la produzione *Italsider*, favorita anche dalla persistente espansione del consumo, dovrebbe raggiungere i 6,6 milioni di t per la ghisa e gli 8 milioni di t per l'acciaio.

Nel 1966 le spedizioni sono salite a 5,5 milioni di t (+ 12,5%) mentre le esportazioni hanno superato il milione di t. In buona espansione il fatturato, da 382 a 440 miliardi (+ 15% circa), per effetto anche della migliorata composizione qualitativa; il fatturato per vendite all'estero, con 88 miliardi, ha superato del 10% il livello massimo del 1965.

Gli investimenti sono ammontati a 148,6 miliardi, importo sensibilmente inferiore a quello del precedente esercizio, in connessione con l'avanzato grado di completamento dei nuovi impianti.

Tra le principali realizzazioni sono da ricordare:

- a *Bagnoli*, i lavori per il rifacimento e il potenziamento dell'altoforno n. 4 che ha ripreso la marcia agli inizi del febbraio 1967;
- a *Piombino*, l'ultimazione del potenziamento del pontile di sbarco e degli impianti di finimento del nuovo treno medio-piccolo;
- a *Trieste*, il completamento degli impianti di sbarco e di sistemazione delle materie prime;
- a *Marghera*, la costruzione della nuova banchina e l'entrata in esercizio dell'impianto per travi saldate.

L'occupazione nel complesso *Italsider*, a fine 1966, era di 38.617 addetti, all'incirca sugli stessi livelli dell'anno precedente.

La società ha chiuso in pareggio l'esercizio dopo aver stanziato ammortamenti notevolmente accresciuti rispetto al 1965; è stata poi decisa un'assegnazione agli azionisti di importo pari al dividendo distribuito nell'esercizio precedente (5%). Merita rilevare che l'*Italsider* ha dato un contributo decisivo allo sviluppo industriale del Mezzogiorno con la realizzazione dello stabilimento di Taranto e il rinnovamento di quello di Bagnoli, che rappresentano oggi la quota maggiore della capacità produttiva dell'azienda; nel contempo ha posto uguale cura nell'opera di ammodernamento e potenziamento degli altri due centri a ciclo integrale di Cornigliano e Piombino e della maggior parte delle minori unità produttive. Il corrispondente sforzo finanziario sostenuto dall'azienda negli ultimi anni, cioè in un periodo particolarmente difficile per l'industria siderurgica, non è stato peraltro sorretto da interventi governativi comparabili a quelli decisi dai governi di altri paesi della Comunità Europea, che hanno accordato larghe facilitazioni finanziarie e fiscali alle rispettive siderurgie.

Si è pertanto fatta presente, nelle sedi competenti, la necessità che la capacità competitiva della nostra siderurgia sia salvaguardata mediante idonee misure (mutui a tasso agevolato e contributi della Cassa) per gli investimenti nel Sud e che siano nel contempo rimborsate le spese che vennero anticipate, al fine di non ritardare l'attuazione dei programmi, per infrastrutture di prevalente interesse generale che la legge pone a carico dello Stato e di altri enti pubblici.

Dalmine

Il volume di attività della società nel 1966 è stato lievemente inferiore a quello dell'esercizio precedente. Su tale andamento hanno influito oltre che le note vicende sindacali, comuni del resto a tutto il settore, lo svolgimento di lavori impiantistici in corso presso quasi tutti gli stabilimenti sociali.

La produzione di acciaio, con 491 mila t, ha segnato una flessione del 6% mentre quella complessiva di tubi, pari a 563 mila t, è rimasta sostanzialmente sui livelli dello scorso esercizio.

Quanto alle vendite, esse sono aumentate sul mercato nazionale mentre le esportazioni si sono stabilizzate, dopo l'eccezionale punta del 1965 (200 mila t), su livelli più contenuti (152 mila t). Il maggior assorbimento interno e la migliorata composizione qualitativa delle vendite hanno fatto lievemente aumentare il fatturato complessivo, passato da 79 a 83 miliardi; il fatturato estero si è invece ridotto da 25 a 22 miliardi.

Gli investimenti effettuati nel 1966 sono ammontati a 12,6 miliardi; sono da menzionare le seguenti principali realizzazioni:

- a *Dalmine*, la sistemazione delle linee per i tubi di grosso diametro;
- a *Costa Volpino*, l'installazione della nuova pressa ad estrusione;
- ad *Apuania*, l'ultimazione dei lavori di rinnovamento alle linee di finitura ed il proseguimento dei lavori per la razionalizzazione delle linee di aggiustaggio e dei rivestimenti;
- a *Torre Annunziata*, il completamento dei lavori di sistemazione e potenziamento della linea « mobilio ».

L'occupazione a fine anno era di 11.193 addetti (11.252 a fine 1965).

La ripresa del mercato interno e i positivi e crescenti effetti dell'opera di riorganizzazione tuttora in pieno svolgimento hanno consentito di chiudere con un utile di 4,6 miliardi (3,8 miliardi nell'esercizio precedente). È stata pertanto decisa la distribuzione di un dividendo del 15%, pari a quello del precedente esercizio, e la costituzione di un fondo per impianti nel Mezzogiorno.

Considerata l'esigenza di un più stretto coordinamento tra le varie unità del gruppo *Finsider* produttrici di tubi, la società ha assunto in gestione, a partire dal 1° gennaio 1967, il tubificio di Piombino dell'*Italsider*. È stata altresì decisa la realizzazione da parte della *Dalmine* di un nuovo impianto per tubi saldati di medio diametro che si inseriranno tra le gamme ora prodotte a Piombino e a Taranto. L'impianto sorgerà a Taranto accanto al tubificio *Italsider* per grossi diametri, le cui vendite — limitatamente al mercato italiano — sono state affidate alla *Dalmine* in conto mandato. Con tale impostazione la società verrà a collocarsi, per volume di attività, tra le maggiori aziende del mondo operanti nello specifico settore e potrà coprire l'intera gamma di tubi oggi richiesta dal mercato.

Terni

Dopo lo scorporo delle sezioni non siderurgiche e la ristrutturazione tecnico-organizzativa, in via di ultimazione, la società ha svolto il primo completo esercizio come impresa siderurgico-meccanica, prevalentemente orientata su produzioni speciali e di qualità.

La produzione di acciaio, pari a 274 mila t, è rimasta sostanzialmente sul livello del precedente esercizio (278 mila t) risultando, tuttavia, largamente concentrata sui tipi di acciaio più pregiato (l'87% di acciai legati contro il 60% del 1965). Notevoli sviluppi si sono registrati in quasi tutti i comparti produttivi e nelle lavorazioni eseguite per conto di altre aziende: in particolare, la produzione di laminari magnetici a freddo è aumentata da 37 mila a 82 mila t, incontrando un crescente gradimento da parte del mercato, mentre quella di rotoli e lamiere in acciaio inossidabile è salita da 34 mila a 60 mila t, in dipendenza dell'aumentata attività della *Terninox*. Una sensibile flessione si è invece verificata per il tondo in connessione con la stasi del settore edilizio.

Ulteriori sviluppi di attività sono previsti per il 1967.

Nel comparto fucinatura, fonderia e meccanica la produzione, nonostante un certo miglioramento, è stata ostacolata da una situazione di mercato ancora poco ricettiva, mentre in quello delle condotte forzate e carpenteria la sensibile riduzione riflette la scarsità di ordini sul mercato per la persistente stasi degli investimenti dell'industria idroelettrica.

Il fatturato, grazie al sensibile miglioramento della composizione qualitativa delle vendite siderurgiche, è aumentato da 36,5 a 41,4 miliardi, di cui quasi un quarto dovuto alle esportazioni.

Nel corso dell'esercizio sono iniziati i lavori per la installazione degli impianti di colata continua per bramme e del nuovo forno elettrico dell'acciaieria; in complesso, gli investimenti nel 1966 sono ammontati a 12,3 miliardi.

La manodopera occupata risultava a fine anno di 5.695 addetti, in leggera flessione rispetto all'anno precedente.

Nonostante i buoni sviluppi produttivi, l'utilizzazione di alcuni impianti è ancora limitata dalle possibilità di mercato; il conto economico ha inoltre risentito dell'insoddisfacente livello dei prezzi e delle conseguenze degli scioperi.

Il bilancio della società, su cui ha inciso particolarmente la perdita denunciata dalla controllata *Terninoss* nel 1965, si è chiuso con un sostanziale pareggio, contro un utile di 935 milioni del precedente esercizio, relativo a soli otto mesi. Considerate le migliori prospettive per il corrente anno, è stato deciso di assegnare agli azionisti, come nel 1965, un riparto del 6% — pari al dividendo distribuito per l'esercizio precedente — mediante prelievo dal fondo sovrapprezzo azioni, previa integrazione della riserva ordinaria, a carico del fondo stesso, fino al quinto del capitale sociale.

Terninoss

La società ha superato definitivamente nel corso del 1966 la delicata fase di avviamento dei nuovi impianti, come risulta dal rilevante aumento della produzione, salita da 17 mila a 30 mila t. Il mercato, caratterizzato negli ultimi anni da notevole pesantezza, ha mostrato evidenti sintomi di ripresa che hanno consentito l'assorbimento dei maggiori quantitativi prodotti; il fatturato, di conseguenza, ha segnato un buon incremento, passando da 8,4 a 14,4 miliardi.

Questi favorevoli sviluppi, nonostante il livello dei prezzi si mantenga ancora estremamente depresso, hanno determinato un netto miglioramento nell'andamento economico che, dopo il rilevante disavanzo registrato negli anni precedenti, appare ora decisamente avviato verso una situazione di equilibrio.

L'occupazione, pari a fine anno a 506 addetti, risultava lievemente superiore a quella dell'anno precedente.

Breda Siderurgica

L'andamento aziendale, durante il 1966, è stato contrassegnato da un progresso nell'attuazione del piano di ristrutturazione tecnica ed organizzativa, che mira al conseguimento di una produzione di qualità sempre più elevata nel campo degli acciai speciali e di una maggiore integrazione dell'attività aziendale con quella di gruppo. La produzione di acciaio, lievemente inferiore a quella dell'esercizio precedente, è stata di 219 mila t con una incidenza degli acciai speciali pari al 97%, contro l'83% del 1965.

Un apprezzabile incremento ha segnato la produzione di laminati, passata da 326 mila a 358 mila t, ivi comprese le lavorazioni per conto di altre aziende. Il volume delle vendite è rimasto invariato sulle 273 mila t con un miglior inserimento sul mercato interno dove la domanda è risultata assai attiva. Il fatturato è salito a oltre 27 miliardi per effetto dell'ulteriore miglioramento nella composizione delle vendite.

L'occupazione aveva raggiunto a fine anno i 2.562 addetti e risultava quindi superiore di circa 130 unità a quella di fine 1965, a seguito dello sviluppo di alcuni servizi.

Nonostante i progressi conseguiti, l'esercizio si chiude con una perdita di 2,5 miliardi, più contenuta rispetto a quella dell'esercizio 1965 (2,9 miliardi) e, comunque, dopo aver effettuato ammortamenti notevolmente più elevati (1,8 contro 0,4 miliardi). Per il 1967, la società prevede un sensibile avvicinamento ad una situazione di equilibrio per effetto di una espansione delle vendite e di ulteriori aumenti di produttività.

Ferromin

Come annunciato nella precedente relazione, la società ha definitivamente concluso l'attività a carattere industriale. Nel corso dell'anno è stato perfezionato il trasferimento delle miniere dell'Elba e di Gambatesa all'*Italsider*, che in precedenza le aveva gestite con la formula dell'affitto. Sono proseguite le operazioni di smobilizzo delle miniere inattive e di adeguamento degli organici alle sempre più ridotte esigenze aziendali.

Cementir

La situazione dell'industria cementiera nel 1966 è rimasta ancora depressa. Invero, mentre l'attività di costruzione ha registrato una buona espansione nel settore delle opere pubbliche (+ 10% in termini di valore), in quello dell'edilizia residenziale si è avuta un'ulteriore anche se lieve flessione.

In tale situazione la domanda interna, pur riportandosi a 22 milioni di t, con un incremento del 6,5%, è rimasta ancora inferiore al massimo, toccato nel 1964, di quasi 23 milioni di t.

Tale andamento, se confrontato con lo sviluppo della produzione industriale — che nel periodo 1963-66 ha segnato nel suo complesso un incremento del 18% — dimostra che il settore cementiero è ancora lontano dalla normalizzazione, malgrado gli aumenti percentuali di produzione e di vendita. Ciò tanto più che la produzione, pur avendo raggiunto nel 1966 i 22,1 milioni di t (+6,5% circa sul 1965 ma ancora inferiore alla punta di 22,9 milioni di t del 1964), ha consentito un grado di utilizzo medio della capacità produttiva del settore di non più del 73%, sensibilmente lontano dal livello dell'85% ritenuto necessario per una gestione equilibrata.

Di conseguenza, si è ulteriormente inasprita l'azione concorrenziale, con ulteriori ribassi delle quotazioni e dei ricavi anche per l'assorbimento a carico dei produttori del costo di alcuni servizi.

È in tale quadro che si devono valutare i risultati conseguiti dalla *Cementir*.

La società — che nel corso del 1966 ha incorporato la *Cementi Alba* (Porto Torres) e la *Terni-Cementerie di Spoleto* — ha prodotto oltre 3 milioni di t di cemento, di cui circa 55 mila t di cemento bianco. L'incremento complessivo è stato di quasi l'11%, nettamente superiore a quello generale del settore.

Anche le spedizioni — aumentate di circa il 13% — hanno superato i 3 milioni di t; date le difficoltà del mercato interno, si è dato un considerevole impulso alla esportazione, passata da 119 a 202 mila t, pari a quasi tre quinti dell'esportazione nazionale di cemento.

Il fatturato, salendo a 26 miliardi, ha segnato un buon aumento (+ 10,6%), peraltro inferiore a quello delle quantità vendute.

Completato con il 1965 il programma di impianti iniziato nel 1962, gli investimenti effettuati l'anno scorso, di entità limitata, sono stati prevalentemente destinati a migliorare l'efficienza produttiva dei singoli stabilimenti.

L'occupazione risultava a fine 1966 di 2.083 addetti, lievemente superiore a quella di un anno prima.

L'esercizio si è chiuso, come nel 1965, in sostanziale pareggio, mentre il capitale è stato remunerato nella misura del 6%, prelevando come l'anno scorso l'importo occorrente dalla riserva straordinaria.

Altre società

L'esercizio della *Tubi Ghisa* ha sensibilmente risentito dei lavori di riassetto impiantistico, cui deve imputarsi la stazionarietà della produzione sul livello di 30 mila t del 1965. L'esercizio si è chiuso con una perdita che si ritiene di poter ridurre nel 1967, in concomitanza con la ripresa del mercato e l'avviamento dei nuovi impianti.

Debolezza della domanda e complessità della fase di ristrutturazione tecnico-organizzativa hanno influito anche sull'attività della *Deriver-Società Italiana Derivati Vergella*, la cui produzione è rimasta lievemente inferiore a quella del 1965. I risultati di esercizio sono pertanto ancora negativi.

L'andamento dell'esercizio è stato nel complesso favorevole per la SANAC: l'attività produttiva (124 mila t) ha superato il livello dell'anno precedente mentre le vendite (115 mila t), rimaste all'incirca stazionarie, sono migliorate nella composizione qualitativa. Tale circostanza, unitamente al pieno superamento della fase di avvio dei nuovi impianti, ha consentito un risultato attivo superiore a quello conseguito nel 1965.

Sempre difficile rimane la situazione della *Costruzioni Metalliche Finsider* che, in seguito alla situazione di acuta crisi del mercato delle carpenterie, ha chiuso l'esercizio con un ulteriore appesantimento dei risultati economici negativi.

La ripresa del consumo di acciaio ha consentito alla *Sidercomit* di espandere sensibilmente la propria attività e di conseguire un risultato di esercizio largamente attivo. La prevedibile favorevole evoluzione del mercato durante il corrente anno apre prospettive di ulteriori progressi nell'attività e nei risultati.

La *Compagnia Italiana Montaggi Industriali*, che nel precedente esercizio aveva sensibilmente risentito dell'esaurimento dei programmi delle aziende del gruppo, ha registrato, nel corso del 1966, una notevole ripresa di attività, grazie anche a

una intensificata azione commerciale in Italia e all'estero: ulteriori progressi sono attesi per il corrente esercizio, anche in relazione allo sviluppo dell'attività complementare della *Società Italiana Impianti*.

Nonostante la persistente crisi del settore edilizio e la situazione di acuta concorrenza fra le aziende del ramo, la *Ponteggi* ha potuto conseguire sensibili miglioramenti nei risultati di esercizio.

Anche se la fase più acuta della stasi del settore delle costruzioni può ritenersi superata, le prospettive, almeno a breve scadenza, rimangono incerte.

L'*ARMCO-Finsider*, che nel 1965 aveva chiuso l'esercizio in perdita, è ritornata nel 1966 ad un risultato attivo, che va principalmente ascritto al buon andamento delle protezioni stradali e all'opera di riorganizzazione interna.

Apprezzabili miglioramenti nei risultati di esercizio sono stati conseguiti dalla *Acciaieria e Tubificio di Brescia* che ha registrato una perdita notevolmente inferiore rispetto al 1965, in relazione alla maggiore rispondenza del mercato e all'affinamento dell'organizzazione aziendale.

L'attività nel settore siderurgico è rimasta all'incirca sui livelli del 1965 (sono state prodotte 111 mila t di acciaio, 90 mila t di laminati e 12 mila t di tubi) mentre un sensibile sviluppo ha denunciato la produzione di fondi e fucinati (11.400 t contro 5.900 t) e una discreta espansione quella di bombole (7.500 t contro 6.800 t). Di conseguenza, il fatturato è salito a circa 15 miliardi (+7,7%). Per il corrente esercizio si prevede un aumento di attività in quasi tutti i comparti, il conseguimento di più elevati livelli di produttività e il raggiungimento di un migliore equilibrio economico.

La società *Morteo*, nonostante la stasi dell'industria delle costruzioni alla quale è rivolta parte delle sue produzioni, ha conseguito risultati soddisfacenti grazie al positivo andamento delle protezioni stradali e dei prefabbricati industriali. L'azienda trasferirà nel corrente esercizio la propria attività dai vecchi centri di Pegli e Ovada a quello, recentemente ultimato, di Pozzolo Formigaro e incorporerà la *Soprefin*, della quale detiene l'intero pacchetto azionario. Quest'ultima società, per la situazione più volte accennata dell'edilizia, ha chiuso anche l'esercizio 1966 in perdita.

Nel 1966 l'attività della società *Terni-Industrie Chimiche* si è nel complesso mantenuta su buoni livelli: per i fertilizzanti si è raggiunta una produzione di oltre 261 mila t e per il carburo di 120 mila t.

Le vendite hanno segnato per i fertilizzanti un buon incremento che, tuttavia, non ha potuto compensare la sensibile flessione registrata, come previsto, dal carburo; l'eccedenza di quest'ultimo è stata impiegata in parte per lo sviluppo della produzione di calciocianamide, la cui richiesta continua ad espandersi in modo soddisfacente.

Il fatturato del 1966, di poco superiore agli 11 miliardi, è praticamente rimasto sui livelli del 1965.

La società ha portato avanti regolarmente il vasto programma di riassetto ormai in fase di avanzata realizzazione, con il completamento del nuovo impianto per la produzione dell'acido nitrico e la sistemazione di alcuni impianti minori. L'esercizio si è chiuso con un soddisfacente risultato economico.

Nel corso del 1966 la *Cosider* ha assorbito la *Siderforni*, assumendo la nuova denominazione *SII-Società Italiana Impianti*; nel contempo l'IRI ha assunto una quota del capitale della nuova società e promosso una analoga partecipazione da parte di *Finmeccanica* e *Fincantieri*. Agli inizi del 1967 è stato apportato alla SII anche il reparto SIM dell'*Ansaldo*. Con queste operazioni si è dato concreto avvio alla concentrazione in un'unica società delle maggiori attività del gruppo connesse alla progettazione, fornitura e assistenza tecnica in campo impiantistico, sia in Italia che all'estero. Ciò risponde all'esigenza di una razionale integrazione di capacità tecniche, finanziarie e commerciali nell'ambito del gruppo, in armonia con la tendenza, in atto sul mercato mondiale, a sostituire alla fornitura di singoli macchinari la progettazione e realizzazione di impianti completi, con la costituzione di raggruppamenti coordinati da una società capo-progetto.

Il *Centro Sperimentale Metallurgico*, al cui capitale partecipano, come noto, anche le più importanti società siderurgiche private, ha proseguito nel 1966 le opere relative alla realizzazione del programma di costruzione dei laboratori di Castel Romano che dovrebbero essere completati entro la fine del 1968. Nel frattempo il centro ha sensibilmente intensificato la propria attività, soprattutto in relazione all'assistenza tecnica prestata all'*Italsider* per la messa a punto dei nuovi impianti del gruppo.

Meccanica

Nel 1966 si è avuta, per i prodotti meccanici, una ripresa della domanda interna e una ulteriore espansione delle esportazioni. Il volume complessivo della produzione, dopo la netta flessione registrata nel 1965, è pertanto aumentato, pur restando al di sotto dei livelli toccati nel 1963, prima dell'inizio della recessione. Al migliorato andamento del settore hanno concorso soprattutto le produzioni di beni di consumo durevole e anche di alcuni beni di investimento.

Il settore meccanico IRI (gruppo *Finmeccanica* e *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*) ha raggiunto nell'anno un fatturato di circa 318 miliardi di lire con un aumento di poco più di 13 miliardi, pari al 4,4% rispetto al 1965 (v. tabella n. 7). A tale aumento le vendite all'estero hanno contribuito per oltre la metà: infatti, raggiungendo il nuovo primato di 70 miliardi di lire, esse sono cresciute di circa il 12% rispetto all'esercizio precedente, a fronte del 2,5% soltanto del fatturato interno.

Tabella n. 7 - Fatturato delle aziende del settore meccanico negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

Produzioni	Italia		Estero		Totale	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Automotoristica	89,8	95,8	28,3	29,4	118,1	125,2
Elettromeccanica	50,8	54,7	3,8	5,3	54,6	60,0
Aeronautica	15,3	11,7	1,6	3,1	16,9	14,8
Elettronica	14,5	14,4	13,1	12,7	27,6	27,1
Ferroviaria	12,7	10,9	4,0	3,1	16,7	14,0
Macchine e impianti industriali	9,4	11,7	3,9	7,0	13,3	18,7
Altre	49,6	49,0	7,9	9,3	57,5	58,3
Totale	242,1	248,2	62,6	69,9	304,7	318,1

La ripresa della domanda si è soprattutto riflessa, come risulta dalla tabella n. 8, sull'andamento degli ordini assunti (+ 23% rispetto al 1965) che hanno superato anche il precedente massimo raggiunto nel 1964. L'aumento, particolarmente marcato nei comparti aeronautico ed elettronico, ha riguardato altresì l'elettromeccanico e l'automotoristico; stazionario, invece, il volume di commesse di macchinario industriale e in ulteriore flessione quello di materiale ferroviario.

Tabella n. 8 - Ordini assunti dalle aziende del settore meccanico negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

Produzioni	Italia		Estero		Totale	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Automotoristica	86,0	97,4	27,4	29,6	113,4	127,0
Elettromeccanica	52,0	51,9	5,8	12,6	57,8	64,5
Aeronautica	10,7	30,1	0,7	11,0	11,4	41,1
Elettronica	21,0	19,3	13,5	28,5	34,5	47,8
Ferroviaria	1,2	6,7	13,4	2,4	14,6	9,1
Macchine e impianti industriali	10,7	12,8	7,2	4,7	17,9	17,5
Altre	37,3	47,8	12,0	12,0	49,3	59,8
Totale	218,9	266,0	80,0	100,8	298,9	366,8

Il flusso di nuovi ordini dall'estero ha superato i 100 miliardi di lire con un incremento di circa 21 miliardi rispetto al 1965 (+ 26%); la componente estera del carico di lavoro acquisito nell'anno è così salita a circa il 28%. I maggiori incrementi riguardano, nell'ordine, i rami elettronico, aeronautico ed elettromeccanico; anche il ramo automotoristico ha registrato nell'anno un'ulteriore espansione di ordini esteri consolidando così, insieme al ramo elettronico, la propria posizione di preminenza fra le aziende esportatrici del gruppo.

Da un esame più analitico, è dato rilevare anzitutto un nuovo progresso delle produzioni automotoristiche, il cui fatturato ha raggiunto i 125 miliardi di lire, superando di circa 7 miliardi quello del 1965. Tale andamento riflette la crescente affermazione dell'*Alfa Romeo*, le cui vendite di autovetture, nonostante i prolungati scioperi che hanno fortemente rallentato il ritmo produttivo della azienda, sono aumentate, in numero, del 17% in Italia e del 21% all'estero.

Il fatturato delle aziende elettromeccaniche ha registrato un aumento, rispetto all'anno precedente, di circa il 10%, attribuibile per oltre due terzi all'*Ansaldo San Giorgio* e per il residuo alla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

Per quanto riguarda l'andamento degli ordini, il forte aumento dell'*Ansaldo San Giorgio* (+ 39% circa) è soprattutto dovuto alla domanda estera; non molto discosto dagli elevati livelli dell'esercizio precedente è stato, invece, il volume degli ordini assunti nel ramo delle apparecchiature telefoniche.

La lieve flessione del fatturato aeronautico riflette il progressivo esaurimento delle commesse acquisite negli anni precedenti, mentre l'esercizio ha potuto beneficiare

solo in parte dell'importante carico di lavoro acquisito nel 1966 a seguito dell'accordo *Douglas-IMAM-Aerfer* nel campo civile e dei nuovi programmi della aeronautica militare.

Sostenuta, come nel 1965, è stata l'attività del ramo elettronico, mentre gli ordini assunti sono ancora aumentati (+ 39%) grazie alla crescente affermazione della *Selenia* sui mercati internazionali.

Le aziende del comparto ferroviario hanno registrato un certo rallentamento della attività produttiva, con una riduzione del fatturato di circa il 16%; ancora più marcata (- 38%), rispetto ai pur bassi livelli del 1965, è stata la flessione del volume degli ordini assunti sia all'interno, in relazione al mancato avvio della seconda fase del piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, sia all'estero.

Le aziende produttrici di macchinario e di impianti industriali, grazie alle commesse acquisite nel 1965 soprattutto all'estero, hanno accresciuto la loro produzione e il fatturato, dopo la marcata flessione degli esercizi precedenti, è aumentato del 40%; il volume degli ordini assunti è rimasto invece stazionario, per effetto di una flessione delle commesse dall'estero solo parzialmente compensata da una pur modesta ripresa della domanda sul mercato interno manifestatasi nella seconda metà del 1966.

Per gli altri rami di attività il fatturato si è mantenuto sui livelli del 1965, mentre gli ordini assunti sono aumentati di circa il 21% soprattutto per il concorso delle società *OTO-Melara*, *Aerimpianti*, *FAG Italiana* e *Filotecnica Salmoiraghi*.

L'opera di ammodernamento e ampliamento degli impianti ha comportato, nelle aziende del gruppo *Finmeccanica*, investimenti per circa 18 miliardi di lire, poco meno dell'esercizio precedente.

La maggiore aliquota di tale importo riguarda lo stabilimento di Arese dell'*Alfa Romeo*, dove è entrato in funzione il nuovo magazzino prodotti finiti e sono state pressoché completate le opere murarie della fonderia leghe leggere e dell'officina stampaggio a caldo. Sono nel frattempo continuati gli studi per la progettazione esecutiva del trasferimento ad Arese dei reparti per le lavorazioni meccaniche, parallelamente alla definizione dei piani produttivi. Investimenti di rilievo sono stati effettuati anche nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, soprattutto nel reparto delle lavorazioni aeronautiche, in relazione ai nuovi programmi di costruzione e manutenzione di motori a reazione.

Nel corso dell'anno sono stati inoltre completati i nuovi stabilimenti della *Delta* a Serravalle Scrivia, della *Società Bulloneria Europea-SBE* a Gorizia e degli *Stabilimenti Meccanici Triestini*, mentre è stato pressoché ultimato il nuovo stabilimento della *Wayne Italiana* a Pomezia.

Dei principali programmi in corso di realizzazione nel 1966 sono ancora da ricordare: la predisposizione delle attrezzature per l'esecuzione della commessa *Douglas* presso la divisione aerospaziale dell'*IMAM-Aerfer* e per la produzione di mezzi cingolati e corazzati presso l'*OTO-Melara*, nonché l'ampliamento del reparto telecomunicazioni dello stabilimento di Roma della *Selenia*.

L'*Ansaldo San Giorgio*, in rapporto alla necessaria riconsiderazione dei programmi in vista della concentrazione con la CGE, ha limitato gli investimenti alle opere da tempo avviate.

Per quanto riguarda la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, gli investimenti effettuati nell'anno (circa 4 miliardi) sono stati assorbiti in prevalenza dal completamento del nuovo centro produttivo di Castelletto presso Milano.

La *Finmeccanica* da tempo svolge un'opera di razionalizzazione che si impernia su complesse misure di concentrazione e specializzazione aziendale: nel 1966 sono state definite importanti operazioni nei settori elettromeccanico, della meccanica tessile, delle fonderie di acciaio e delle costruzioni ferroviarie.

Nel settore elettromeccanico l'*Ansaldo San Giorgio* ha definito nell'anno l'accordo di integrazione con la CGE con la creazione della nuova società *ASGEN-Ansaldo San Giorgio Compagnia Generale*, destinata ad operare nei campi del macchinario per la produzione, distribuzione e utilizzazione dell'energia elettrica, delle grandi macchine idrauliche e degli equipaggiamenti elettrici per impianti industriali e di trazione ferroviaria; alla nuova società sono stati apportati gli impianti dell'*Ansaldo San Giorgio* e il comparto dei beni strumentali della CGE.

Le maggiori dimensioni produttive e commerciali e la specializzazione degli impianti influiranno sensibilmente sia sulla capacità competitiva del nuovo complesso sia sulle sue possibilità di espansione; un particolare contributo in tal senso è atteso dall'attività di ricerca e progettazione, di cui si è deciso un notevole sviluppo. In vista di tale concentrazione era stata previamente deliberata la fusione tra l'*Ansaldo San Giorgio* e la società *Officine Elettromeccaniche Triestine* (che di fatto già costituiva uno stabilimento ASG), mediante incorporazione di quest'ultima nella prima, che ne deteneva il pacchetto azionario. In tal modo lo stabilimento di Monfalcone è stato apportato dalla *Ansaldo San Giorgio* nella nuova società, insieme a quelli di Campi e Sestri.

Nel corso dell'anno è stata altresì perfezionata la fusione tra la *FMI-Fabbrica Macchine Industriali* e la *Mecfond-Officine Meccaniche e Fonderie Napoletane*, fusione che ha dato vita alla nuova società *FMI-Mecfond-Aziende Meccaniche Riunite*. Tutte le produzioni svolte dalle due aziende potranno così trovare adeguato sviluppo in un complesso integrato, con un generale miglioramento della produttività, grazie alla maggiore capacità produttiva e alla più spinta specializzazione, e con un rafforzamento dell'organizzazione commerciale.

Un processo di concentrazione è stato avviato anche per le attività di meccanica tessile svolte nell'ambito del gruppo. L'attuazione del programma è stata affidata alla *Nuova San Giorgio*, la più importante azienda in questo settore, presso la quale sono in corso di trasferimento le attività già svolte dall'*OTO-Melara* e dalle *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi*; il reparto meccanica tessile della *SAFOG* continuerà ad operare a Gorizia come stabilimento della *Nuova San Giorgio*.

In connessione allo scorporo del reparto meccanica tessile della *SAFOG* e alla concentrazione *FMI-Mecfond* è stato deciso di procedere anche al riordino del ramo fonderie acciaio: alla *SAFOG* è stato apportato il complesso fonderia getti di Napoli già della *Mecfond*, il che permetterà una più razionale ripartizione del lavoro tra le due unità produttive, attraverso un programma di specializzazione che prevede le produzioni di serie a Napoli e le produzioni non di serie e di qualità a Gorizia.

Per le aziende ferroviarie, partecipi delle notevoli difficoltà anche di natura strutturale del settore, si è dato avvio a un programma di razionalizzazione produttiva tra gli stabilimenti di Pozzuoli dell'*IMAM-Aerfer* e di Pistoia delle *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi*. Rientrano in tale quadro i provvedimenti — adottati o in via di definizione — concernenti, da un lato, una più spinta integrazione sul piano produttivo e organizzativo e, dall'altro, un adeguamento degli impianti al fine di migliorare la competitività delle due unità interessate.

È d'altra parte allo studio la possibilità di una più razionale sistemazione della attività ferroviaria del gruppo nel quadro più ampio delle partecipazioni statali.

Va infine ricordato che, nel quadro del programma IRI di riassetto del settore cantieristico, si è deciso il passaggio alla *Finmeccanica* dello *Stabilimento CMI Ansaldo* di Genova-Fegino, operante nel ramo della costruzione di grandi impianti industriali (cementieri e chimici in particolare), e del reparto Ponti e Gru di Trieste dei CRDA. A tale scopo alla fine del 1966 è stata costituita fra IRI (49%) e *Finmeccanica* (51%) la società *Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi-CMI*. Per quanto riguarda l'azione commerciale, soprattutto all'estero, la *Finmeccanica* ha assunto nel 1966 una partecipazione nella *Società Italiana Impianti*, organismo polisetoriale specializzato in grado di svolgere una efficace opera di acquisizione di commesse per le aziende manifatturiere del gruppo, attraverso la progettazione e la realizzazione, con la propria supervisione e assistenza tecnica globale, di impianti completi e di altri lavori impiantistici in settori di specifico interesse. A fine 1966 la struttura del gruppo *Finmeccanica* risultava costituita da 35 società industriali, commerciali e di studio; oltre a quelle sopraricordate, le principali modificazioni, rispetto al 1965, sono state le seguenti:

- acquisto, da parte della *Finmeccanica*, di una partecipazione nella *COMMA - Società per il Commercio con l'Africa* costituita per iniziativa della *COGIS* in vista di una maggiore penetrazione commerciale nei paesi dell'Africa Equatoriale;
- passaggio dalla *OTO-Melara* alla *Finmeccanica* del pacchetto azionario della *Azienda Commissionaria Macchine*;
- passaggio dalla *Nuova San Giorgio* alla *Finmeccanica* e all'IRI, in compartecipazione, del pacchetto azionario della *Filotecnica Salmoiraghi*;
- passaggio dalla *FMI-Mecfond* alla *SAFOG* dei pacchetti azionari delle società *Walworth Europa-Wespa* e *Biondi*.

Al 31 dicembre l'occupazione complessiva nelle aziende del gruppo *Finmeccanica* ammontava a 37.390 addetti, con una diminuzione di 517 addetti rispetto alla consistenza di fine 1965. Infatti i nuovi posti di lavoro (circa 1.330), creati soprattutto presso la Divisione Aeronautica dell'*IMAM-Aerfer* e le società *Delta*, *Nuova San Giorgio* e *Selenia*, hanno compensato solo in parte le diminuzioni nei comparti elettromeccanico, ferroviario, del macchinario industriale e presso l'*Alfa Romeo*, nel quadro del miglioramento impiantistico in atto. In ogni caso le riduzioni sono state conseguite rimpiazzando solo parzialmente il personale che ha cessato il rapporto di lavoro per raggiunti limiti di età, dimissioni volontarie, ecc.

A fine 1966 l'occupazione nel ramo automotoristico, con 13.088 addetti, rappresentava il 35% di quella totale del gruppo; seguivano le aziende elettromeccaniche con l'11% e quelle a prevalente attività ferroviaria con il 9%.

Comprendendo anche la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* e la società *ATES-Co.El.*, il cui personale (9.767 unità) è aumentato nell'anno di 617 addetti, a fine 1966 l'occupazione complessiva del settore era di 47.157 unità (1).

La ripresa dell'economia italiana nel 1966 non ha ancora potuto riflettersi sull'andamento economico delle aziende del gruppo *Finmeccanica*, la cui attività,

(1) Tale dato non corrisponde a quello esposto nella Tabella V della prima parte, in quanto non comprende i dipendenti del comparto beni strumentali della CGE, mentre include il personale della finanziaria capogruppo.

prevalentemente caratterizzata da lunghi cicli di lavorazione, risente con ritardo gli effetti delle variazioni congiunturali. Il 1966 ha scontato quindi l'esaurimento delle precedenti commesse e la successiva insufficienza di ordini, acquisiti per di più a prezzi spesso non remunerativi; a ciò si sono aggiunti gli oneri derivanti da una eccezionale incidenza delle astensioni dal lavoro, pari a circa 2,8 milioni di ore (contro 600 mila nel 1965). Tale situazione si è riflessa in particolare sul peggioramento dei risultati economici delle società *Ansaldo San Giorgio*, *Nuova San Giorgio* e *Filotecnica Salmoiraghi*; anche le società *S. Eustacchio*, *FMI-Mecfond*, *SAFOG Termomeccanica Italiana* e *Delta*, colte dalla sfavorevole congiuntura in una delicata fase della riorganizzazione aziendale, hanno chiuso l'esercizio con rilevanti perdite. Nel ramo ferroviario i risultati economici sono rimasti ancora negativi per l'*IMAM-Aerfer*, mentre l'andamento economico delle *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi*, dell'*O.Me.Ca.* e dell'*AVIS* è risultato in sostanziale pareggio. L'*Alfa Romeo* è stata l'azienda del gruppo maggiormente colpita dalle agitazioni sindacali; tuttavia il buon andamento della produzione negli ultimi mesi dell'anno — favorito dal ritorno alla normalità dell'orario di lavoro successivamente alla ondata di scioperi — ha permesso di recuperare buona parte del lavoro inizialmente perduto e di far conseguire all'azienda un risultato economico positivo, migliore di quello del 1965.

Anche il risultato economico della *Selenia*, che si è ormai affermata fra le più importanti aziende elettroniche d'Europa, è rimasto positivo. Risultati economici soddisfacenti hanno continuato a registrare le *Fonderie e Officine San Giorgio Prà*, la *Wayne Italiana*, l'*Aerimpianti*, la *Walworth Europa-Wespa*. Favorevole anche nel 1966 l'andamento economico dell'*OTO-Melara*; tuttavia l'esercizio chiude con un risultato negativo per l'incidenza delle perdite della controllata *Termomeccanica*. Infine, in sostanziale pareggio è risultato l'andamento economico delle società *FAG Italiana* e *Merisinter*. La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha registrato un miglioramento dei risultati d'esercizio, mentre l'*ATES-Co.El.* ha fatto registrare, per la prima volta, un risultato positivo.

Aziende automotoristiche

Nel 1966 l'*Alfa Romeo*, in un mercato automobilistico caratterizzato da sensibili sviluppi sia della domanda interna che delle esportazioni, ha conseguito nuove importanti affermazioni: le vendite di vetture sul mercato interno si sono infatti accresciute del 16,6%, a fronte di un aumento delle immatricolazioni totali del 14,5%; le esportazioni a loro volta hanno denunciato un incremento del 21%, che fa seguito all'aumento del 14,4% del 1965. In complesso le vendite di autovetture *Alfa Romeo* sono salite dalle 58.300 del 1965 a poco meno di 68.000 nel 1966.

Giova ancora rilevare che l'incidenza delle immatricolazioni di vetture *Alfa Romeo* nella categoria di cilindrata tra i 1.300 e i 1.800 cc. è salita dal 34,8% del totale nazionale nel 1965 al 46,5% nel 1966. Tale risultato è stato indubbiamente favorito dal notevole successo dei nuovi modelli, soprattutto 1300 TI e GT 1300 junior, immessi sul mercato nel corso dell'anno.

È proseguito attivamente nel 1966 il miglioramento e l'ampliamento dell'organizzazione commerciale sia in Italia che all'estero; tra le iniziative di maggior rilievo,

per il mercato interno, vanno ricordati il completamento della nuova filiale di Firenze, inaugurata nei primi mesi del 1967 e la creazione di altre nove commissionarie, che si aggiungono alle 167 esistenti.

Per quanto riguarda gli impianti, presso lo stabilimento di Arese è entrato in funzione, come detto, il nuovo magazzino prodotti finiti e sono stati pressoché completati i fabbricati che ospiteranno la fonderia leghe leggere e l'officina stampaggio a caldo. Attualmente presso il primo reparto sono in corso di predisposizione i servizi generali, mentre per l'officina stampaggio a caldo sono state appaltate le opere relative alle fondazioni del macchinario pesante ed è stata ordinata una centrale a media frequenza.

Nello stabilimento di Pomigliano è proseguita nel 1966 la produzione in grande serie di motori Diesel per conto della *Renault*; tuttavia la produzione è risultata lievemente inferiore a quella dell'anno precedente, in relazione alla persistente stasi del settore in Francia. Un sensibile sviluppo ha invece registrato la produzione, nella nuova versione, dell'autofurgone Romeo, le cui vendite sono salite nell'anno di circa il 20%.

Nel frattempo sono stati completati gli impianti e le attrezzature per la produzione di alcune parti e il montaggio degli autoveicoli da trasporto medi e leggeri in coproduzione con la SAVIEM (gruppo *Renault*). All'inizio del 1967 la nuova gamma di autoveicoli è stata lanciata con successo sul mercato.

Nel ramo aeronautico si è notevolmente sviluppata l'attività di revisione motori per conto dell'*Alitalia* e dell'aeronautica militare. Inoltre, esaurite le commesse relative ai programmi di produzione integrata su base europea, è stata avviata nell'anno la costruzione di parti di motori a reazione per conto dell'aeronautica militare; trattasi dei programmi di coproduzione nazionale dei motori *General Electric* J85/13 (per il quale l'*Alfa Romeo* è capocommessa) e J79/9, destinati, rispettivamente, agli aerei G 91Y e F 104S.

Il fatturato complessivo dell'*Alfa Romeo* nel 1966 è stato di 132 miliardi, con un aumento di 7 miliardi, pari al 6% circa, rispetto al 1965. L'occupazione complessiva ammontava a fine anno a 12.400 addetti, con una riduzione di circa 400 addetti rispetto all'esercizio precedente, essendo stata contenuta la sostituzione dei lavoratori dimessi.

L'andamento economico è sensibilmente migliorato rispetto a quello, già positivo, del 1965 e la società, nonostante l'incidenza delle perdite sulla partecipazione *Spica*, prevede di assegnare per il 1966 un dividendo alle proprie azioni privilegiate.

L'attività produttiva della *Spica* di Livorno ha beneficiato dei pur deboli segni di ripresa del settore degli autoveicoli industriali e dei trattori, al quale è prevalentemente destinata la produzione dell'azienda; tuttavia il fatturato, malgrado abbia superato di circa il 18% quello dell'esercizio precedente, si è mantenuto su livelli del tutto insufficienti. L'andamento economico, pertanto, per effetto anche di una riduzione dei ricavi unitari conseguente alla forte concorrenza interna e internazionale, non risulta migliorato e rimane pesantemente negativo.

Le prospettive dell'azienda sono attualmente condizionate all'attuazione del piano, di recente definito, di completo riassetto delle strutture produttive sulla base di uno stretto collegamento con l'*Alfa Romeo* e con i suoi programmi di sviluppo.

Aziende elettromeccaniche

Nel 1966 l'*Ansaldo San Giorgio*, che, come detto, all'inizio dell'anno ha assorbito le *Officine Elettromeccaniche Triestine*, ha particolarmente risentito della grave caduta degli ordini verificatasi negli esercizi precedenti, mentre la ripresa della domanda di beni strumentali delineatasi nel 1966 non ha potuto ancora riflettersi sull'attività produttiva dell'esercizio: il fatturato è così aumentato di appena un 8% rispetto ai livelli del tutto insoddisfacenti del 1965.

Il volume degli ordini assunti, invece, grazie al particolare sforzo di penetrazione commerciale all'estero, è aumentato del 33%; invero, circa tre quarti di tale aumento sono attribuibili alle commesse acquisite dall'estero nei rami della trazione ferroviaria (Jugoslavia) e delle centrali termoelettriche (Grecia).

La ridotta attività produttiva del 1966 si è riflessa sull'andamento economico dell'azienda, che ha chiuso l'esercizio con un risultato negativo.

Come detto in precedenza, alla fine del 1966 l'*Ansaldo San Giorgio* ha perfezionato l'accordo di integrazione con la *Compagnia Generale di Elettricità* dando vita alla nuova società *ASGEN-Ansaldo San Giorgio Compagnia Generale*. Il nuovo complesso, con la progressiva realizzazione del programma di specializzazione dei diversi centri produttivi e nel quadro di un deciso rafforzamento dei mezzi di ricerca e sperimentazione, avrà dimensioni e caratteristiche comparabili a quelle delle maggiori società europee operanti nel settore dei beni strumentali elettromeccanici.

La nuova società, la cui conduzione è stata affidata al gruppo, sarà dotata di notevoli attrezzature proprie di ricerca e fruirà della collaborazione e assistenza tecnica della *General Electric Company* di New York, di cui è nota la posizione di preminenza internazionale in tutte le applicazioni elettrotecniche.

La produzione dell'azienda si svolgerà in tre centri produttivi articolati su sei stabilimenti modernamente attrezzati e specializzati su linee di prodotto omogenee; nel campo commerciale, infine, l'*ASGEN* sarà in grado di coprire l'intera gamma del materiale elettromeccanico pesante e disporrà di una sperimentata organizzazione in grado di effettuare sia la progettazione che l'installazione di impianti elettromeccanici completi.

La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha registrato nel 1966 una nuova espansione produttiva; sia il fatturato che gli ordini assunti hanno infatti superato di circa il 4% il massimo raggiunto nell'esercizio precedente.

Durante l'anno sono proseguiti i lavori di costruzione del nuovo centro produttivo di Castelletto, presso Milano, dove sono stati completati lo stabilimento di carpenteria metallica, il terzo lotto di magazzini per i prodotti finiti e gran parte dei servizi generali. La società ha inoltre continuato l'opera di miglioramento della propria organizzazione commerciale, soprattutto per le vendite all'estero; a tal fine nel 1966 è stata costituita la società *Italtel* per lo studio dei mercati e la promozione dei contatti con potenziali committenti.

Nel 1966 è proseguita a ritmo intenso l'attività di ricerca, le cui strutture vengono costantemente aggiornate ed ampliate. I principali risultati conseguiti nell'anno riguardano i settori delle trasmissioni su cavo, delle trasmissioni via radio e della trasmissione telegrafica.

La razionalizzazione dei processi produttivi ha consentito di fronteggiare il progressivo aumento di alcuni costi, in particolare di quelli del lavoro, con un miglioramento dei risultati economici.

Aziende elettroniche

La *Selenia-Industrie Elettroniche Associate* ha mantenuto anche nel 1966 l'intenso ritmo produttivo degli anni precedenti; invero il fatturato si discosta di poco dai livelli particolarmente elevati del 1965 e gli ordini assunti hanno superato di oltre il 40% quelli dell'esercizio precedente. Notevole importanza riveste il successo conseguito dall'azienda, consorziata con altri grandi complessi americani ed europei, nella gara indetta dalla NATO per la costruzione di un sistema di infrastrutture elettroniche a terra, destinate alla difesa aerea dell'Europa Occidentale. Inoltre, nel campo spaziale, la *Selenia* ha acquisito importanti commesse per la realizzazione dei programmi ELDO ed ESRO. Nel settore civile, è proseguita nell'anno con soddisfacenti risultati l'attività nei campi radaristico e delle telecomunicazioni. Tali affermazioni traggono origine dall'intensa attività di ricerca e sperimentazione svolta dall'azienda, che si avvale di attrezzature modernissime e di un complesso di tecnici altamente qualificati.

Il favorevole andamento dell'attività aziendale si è tradotto, anche nel 1966, in un risultato d'esercizio positivo.

La società *ATES-Co.El.* ha registrato nel 1966 un nuovo sensibile sviluppo sia della produzione che delle vendite di componenti elettronici; il fatturato, nonostante una marcata flessione dei prezzi dovuta alla forte concorrenza internazionale, è aumentato di circa il 60%. La società sta estendendo la propria gamma a nuove produzioni (transistori al silicio e circuiti integrati) per le quali esistono buone prospettive di sviluppo, malgrado che le frequenti innovazioni tecniche, che caratterizzano l'elettronica, rendano incerti i programmi di attività delle aziende di tale ramo.

Il favorevole andamento dell'attività produttiva ha consentito alla società di chiudere l'esercizio per la prima volta in utile.

Aziende a prevalente attività ferroviaria

Nel 1966 la *Divisione ferroviaria* dell'*IMAM-Aerfer* ha segnato un'ulteriore flessione di circa l'8% nel fatturato e di circa il 30% nel volume di ordini assunti, non avendo le Ferrovie dello Stato dato ancora inizio alla seconda fase del piano decennale di ammodernamento. Nel frattempo, al fine di una necessaria razionalizzazione delle strutture produttive di Pozzuoli, si è deciso di specializzare lo stabilimento nelle sole costruzioni ferroviarie; nel corso dell'anno, pertanto, le lavorazioni a caldo e di meccanica speciale sono state trasferite ad altre aziende del gruppo. Nel 1966 ha avuto inizio, presso la *Divisione Aerospaziale*, la produzione per conto della *Douglas* di segmenti di fusoliera del bireattore commerciale di linea DC 9. La produzione a regime, dati i tempi tecnici per predisporre le necessarie attrezzature, è stata raggiunta sul finire dell'anno; pertanto, esaurite le precedenti com-

messe relative agli aviogetti F 104 G e G 91, l'attività complessiva della Divisione in esame è risultata inferiore a quella dell'esercizio precedente e il fatturato è diminuito di circa il 18%.

Il volume degli ordini assunti è invece pressoché quintuplicato, oltre che per le commesse *Douglas*, anche per l'attuazione dei programmi di produzione integrata nazionale della versione aggiornata (la S) dell'aviogetto F 104 e del caccia tattico ricognitore G 91Y. Per entrambi gli aerei sono state definite nel corso dell'anno le quote di ripartizione delle lavorazioni concernenti le cellule fra le diverse aziende interessate: la produzione ha potuto così avere inizio nei primi mesi del 1967. È da segnalare inoltre che, nel campo delle costruzioni sperimentali, la società ha ultimato nel 1966 la messa a punto, in compartecipazione con la *Macchi*, di due prototipi del velivolo da addestramento militare AM 3, le cui prove di volo hanno avuto inizio nella prima parte del 1967. L'*Aerfer*, inoltre, costruisce parti per tre prototipi del velivolo FIAT da trasporto a decollo corto G 222.

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; di tale satellite, nel corso del 1966, sono stati effettuati con successo due lanci in volo suborbitale.

È proseguito nel 1966 a ritmo intenso il lavoro di revisione e di riparazione di aerei civili e militari.

Il comparto ausiliario delle carrozzerie in lega leggera per autobus ha denunciato un'ulteriore flessione, in relazione al permanere delle difficoltà finanziarie delle aziende municipalizzate; nuove commesse sono state peraltro acquisite all'inizio dell'anno dall'ATAC di Roma.

Il risultato economico della società, globalmente deficitario, ha risentito della difficile situazione della Divisione ferroviaria, aggravata dall'eccezionale protrarsi degli scioperi in occasione del rinnovo del contratto nazionale metalmeccanici.

Anche le lavorazioni ferroviarie della *Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi* hanno registrato nel 1966 una flessione di attività. Il fatturato è diminuito di circa il 13% mentre il volume degli ordini assunti è sceso a poco più di un quinto di quello dell'esercizio precedente, che fu peraltro caratterizzato da un eccezionale afflusso di commesse dall'estero. La società ha comunque in corso, sempre per i mercati esteri, qualche interessante trattativa.

Il comparto delle carrozzerie in acciaio per autobus ha risentito delle già citate difficoltà delle aziende municipalizzate; all'inizio del 1966 la società si è nondimeno assicurata una nuova consistente fornitura per l'ATAC di Roma, mentre trattative sono in corso con le città di Genova, Padova e Palermo.

Nel 1966 nel comparto delle macchine tessili è stato dato avvio al trasferimento degli impianti alla *Nuova San Giorgio*, in attuazione del programma di razionalizzazione e specializzazione delle attività produttive deciso per le società del gruppo. Il conto economico dell'azienda, nonostante la ridotta attività e la forte incidenza degli oneri derivanti dalle agitazioni sindacali, si è chiuso in sostanziale pareggio.

L'attività dell'AVIS — basata prevalentemente sulle riparazioni per le Ferrovie dello Stato e la *Circumvesuviana* — ha risentito nel corso dell'esercizio della precedente sensibile riduzione del lavoro per le FF. SS. e si è pertanto mantenuta sui bassi livelli del 1965. Alla fine dell'anno, tuttavia, l'AVIS ha definito con l'Ammi-

nistrazione Statale un nuovo contratto che assicura alla società un discreto carico di lavoro per un biennio. L'esercizio si è chiuso in pareggio.

Una commessa di 750 carri chiusi F, acquisita agli inizi del 1966, unitamente al carico di lavoro residuo, ha consentito alla O.Me.Ca. di mantenere la propria attività sui livelli dell'esercizio precedente. Un più ampio utilizzo degli impianti esistenti rimane condizionato dagli ordini dell'Amministrazione ferroviaria. L'andamento economico del 1966 si è concluso con un risultato in sostanziale pareggio.

Aziende produttrici di macchinario per la lavorazione di metalli

L'incerta ripresa del settore dei beni strumentali ha precluso un miglioramento della difficile situazione degli *Stabilimenti S. Eustacchio* di Brescia.

Il fatturato ha segnato un'ulteriore grave flessione di circa un terzo, mentre il volume di nuovi ordini è rimasto uguale a quello dell'esercizio precedente, insufficiente a garantire la normale attività della società.

Tale andamento ha controbilanciato i primi positivi effetti della complessa opera in corso per il riassetto strutturale e produttivo dell'azienda, la quale concentrerà la sua attività nei due settori dei cilindri per laminatoi e delle grandi macchine siderurgiche e utensili.

Nel complesso il 1966 ha visto un ulteriore appesantimento del risultato di gestione.

All'inizio del 1966, come detto, la *Mecfond-Officine Meccaniche e Fonderie Napoletane* e la *Fabbrica Macchine Industriali*, a conclusione dell'integrazione produttiva da tempo avviata, si sono fuse e hanno dato vita alla nuova società *FMI-Mecfond-Aziende Meccaniche Riunite*. Nel frattempo, nell'ambito del vasto programma di riorganizzazione produttiva in corso, è stata decisa l'enucleazione della fonderia e il suo apporto alla SAFOG.

Nel 1966 l'azienda ha ancora risentito della stasi del mercato dei beni strumentali: il volume degli ordini assunti è infatti diminuito di circa il 12%, mentre il fatturato, pur avendo registrato un aumento di un certo rilievo rispetto al 1965, è rimasto su livelli ancora inadeguati.

L'esercizio si è pertanto chiuso con un risultato economico ancora negativo.

La *Walworth Europa-Wespa* ha acquisito nel 1966 un notevole volume di ordini, per oltre tre quarti da mercati esteri e soprattutto dagli Stati Uniti. Lo sviluppo dell'attività produttiva si è tradotto in un aumento del fatturato di circa il 24% e la società ha potuto chiudere l'esercizio in utile.

Alla fine del 1966 la *Finmeccanica* ha assunto, per conto dell'ISAP, la direzione e la gestione della società *Industrie Meccaniche Padovane-SAIMP* che opera nel settore delle macchine utensili tradizionali. Durante l'anno, l'attività di tale società, nella quale sono occupati 340 addetti, è sensibilmente aumentata, dopo la marcata flessione dell'esercizio precedente; il fatturato è così salito da 1,2 a 2,1 miliardi. L'andamento economico è rimasto tuttora deficitario.

Altre aziende

Nel 1966 è stata completata la messa a punto di tutti gli impianti del nuovo stabilimento di Serravalle Scrivia della *Delta-Società Metallurgica Ligure*, ad eccezione del nuovo laminatoio per prodotti piatti, la cui entrata in servizio è prevista entro il primo semestre del corrente esercizio.

Durante l'anno, nonostante alcuni sintomi di ripresa, la situazione del mercato dei lavorati e semilavorati di rame è risultata ancora pesante; il progressivo ribasso delle quotazioni del rame sul mercato internazionale, dopo l'anomalo rialzo del 1964-65, ha infatti indotto gli utilizzatori dei lavorati e semilavorati di rame ad una notevole cautela negli approvvigionamenti. Pertanto il discreto sviluppo della attività produttiva della società è rimasto su livelli ancora lontani dalla produzione di regime, anche per il ritardo, imputabile al fornitore estero, nell'avviamento di alcuni impianti; l'esercizio ha pertanto chiuso ancora in perdita.

La ripresa della domanda interna e una più intensa azione commerciale hanno consentito alla società *Elettrodomestici San Giorgio* di conseguire un nuovo incremento tanto del fatturato (+ 20%) che degli ordini assunti (+ 21%). Tale risultato è stato indubbiamente favorito dal continuo miglioramento della gamma produttiva che, dalla fine del 1966, include anche la nuova lavastoviglie.

Tuttavia l'ancora insoddisfacente utilizzo della capacità produttiva dei nuovi impianti e il permanere di una anomala situazione finanziaria della clientela — che ha dato luogo anche nel 1966 a un numero particolarmente elevato di insolvenze — non hanno consentito il conseguimento di un risultato economico positivo.

L'andamento della società *Wayne Italiana* è stato soddisfacente anche nel 1966, grazie al costante aggiornamento della gamma produttiva, al rafforzamento della rete commerciale e del servizio di manutenzione dei propri apparecchi distributori di carburante. Nel 1966 è stato pressoché completato il nuovo stabilimento di Pomezia, entrato in attività nei primi mesi del corrente anno.

Il risultato economico si è mantenuto positivo.

La *Aerimpianti Delchi Ansaldo San Giorgio* ha potuto acquisire sul mercato interno alcune importanti commesse che hanno consentito di mantenere nel 1966 l'attività produttiva a livelli soddisfacenti con risultati economici positivi. Tuttavia le prospettive a più lungo termine della società sono legate all'auspicata ripresa del settore edilizio cui è destinata la sua produzione.

L'andamento dell'*OTO-Melara* si è mantenuto favorevole anche nel 1966, grazie allo sviluppo delle produzioni militari. Il volume di ordini assunti, a sua volta, è aumentato del 34%; a tale andamento ha concorso, tra l'altro, il perdurante successo dell'obice 105, per il quale si sono avute consistenti ordinazioni dall'estero. Importanti commesse sono state acquisite anche dalla marina militare italiana nel ramo delle artiglierie navali.

Nel ramo dei veicoli cingolati e corazzati, che costituiscono la produzione più importante della società, sono proseguite regolarmente le lavorazioni, mentre è in corso di predisposizione, in coproduzione con altre industrie nazionali ed estere, una nuova commessa per l'esercito italiano.

Nel quadro del programma di specializzazione dell'attività dell'OTO-Melara nel solo settore militare, è stato pressoché completato nel 1966 il trasferimento del reparto macchine tessili alla *Nuova San Giorgio*, mentre la produzione di carrelli elevatori verrà cessata entro il primo semestre del corrente esercizio.

L'andamento economico della società è stato favorevole anche nel 1966; tuttavia l'esercizio chiude con un risultato negativo per l'incidenza delle perdite della *Termomeccanica Italiana*.

La *Termomeccanica Italiana* ha acquisito nel 1966 un consistente volume di nuovi ordini, superiore di circa il 20% a quello dell'esercizio precedente. Le nuove commesse, di cui circa un sesto dall'estero, si sono concentrate nei settori delle pompe e degli impianti frigoriferi, che rappresentano le attività fondamentali della società. La produzione è rimasta tuttavia al di sotto dei livelli dell'esercizio precedente a causa soprattutto della forte incidenza delle astensioni dal lavoro. Il risultato economico è perciò rimasto fortemente deficitario nonostante l'avviata opera di riassetto aziendale.

Alla fine del 1966, alla SAFOG-Fonderie e Officine di Gorizia è stato trasferito il complesso delle fonderie getti di Napoli della FMI-Mecfond. L'operazione rientra nel quadro delle misure di razionalizzazione già descritte ed è stata effettuata unitamente allo scorporo dalla SAFOG del reparto meccanica tessile, trasferito alla *Nuova San Giorgio*.

La SAFOG opererà così esclusivamente nel settore della fonderia di acciaio e potrà sfruttare i vantaggi derivanti dalla maggiore scala di produzione, nonché dalla prevista specializzazione dei suoi due stabilimenti di Gorizia e di Napoli.

Nel 1966 l'acquisizione di lavoro si è mantenuta su livelli discreti, anche se con ricavi unitari ancora inadeguati per la difficile situazione del mercato; l'attività produttiva, d'altra parte, ostacolata da numerose astensioni dal lavoro in occasione del rinnovo del contratto metalmeccanici, è rimasta al di sotto dei livelli dell'esercizio precedente. L'andamento economico è risultato pertanto ancora negativo.

Nel 1966 è stato completato il nuovo stabilimento di Monfalcone della *Società Bulloneria Europea* per la produzione di bulloneria di resistenza. Alla fine dell'anno l'impianto è entrato in esercizio e si prevede raggiungerà la produzione a regime nel giro di un biennio.

La *Filotecnica Salmoiraghi* ha registrato nel 1966 una flessione dell'attività produttiva, soprattutto a causa degli scioperi per il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici; anche il fatturato è stato inferiore a quello dell'esercizio precedente. La ripresa della domanda si è tuttavia riflessa sul volume degli ordini assunti, aumentato di oltre il 20% rispetto al 1965.

Tra i diversi rami di attività dell'azienda, quello della meccanotica ha registrato una flessione delle produzioni per il settore militare, non compensata dal migliorato andamento delle vendite per il mercato civile; incrementi si sono invece avuti nei rami dell'elettronica (specie in relazione alle commesse per l'ELDO), delle apparecchiature per la navigazione aerea (nel quadro dei programmi dell'aeronautica italiana) e dell'occhialeria. È peraltro diminuita la produzione delle macchine da cucire per la pesantezza del mercato che da lungo tempo caratterizza questo ramo.

L'esercizio 1966, data la ridotta attività produttiva e il gravare degli oneri per le astensioni dal lavoro, si è chiuso con un risultato negativo per la prima volta dopo alcuni anni.

L'attività produttiva della *Nuova San Giorgio* si è ulteriormente ridotta nel corso del 1966 soprattutto nel comparto dell'elettronica, dove ha risentito della caratteristica saltuarietà delle commesse militari. Il volume degli ordini assunti è risultato invece nel complesso favorevole sia nel ramo degli ausiliari di bordo, sia in quello dei servosistemi e dell'elettronica, dove sono state acquisite importanti commesse per conto della marina militare italiana e per quella argentina.

Per quanto riguarda il ramo del macchinario tessile, nel 1966 è stato apportato alla *Nuova San Giorgio* lo stabilimento ex SAFOG di Gorizia, nel quadro del sopracitato programma di razionalizzazione e specializzazione delle attività produttive del gruppo.

Il volume degli ordini assunti in questo ramo ha beneficiato nel corso dell'anno della ripresa della domanda interna, soprattutto nel comparto del macchinario per cotone; da segnalare che all'inizio del 1967 la società, insieme alla *S. Andrea* di Novara, ha acquisito dall'URSS una seconda importante commessa per un impianto completo di filatura della lana.

La ridotta attività produttiva e la forte incidenza degli scioperi sono alla base del peggioramento del risultato d'esercizio, chiusosi dopo molti anni in perdita.

La *FAG-Italiana* ha registrato nel 1966 un aumento di oltre il 50% tanto del fatturato che degli ordini. Tale risultato, favorito da una forte ripresa del mercato dei cuscinetti a rotolamento, è da porre anche in relazione all'elevata efficienza raggiunta dall'organizzazione commerciale della società.

L'andamento economico è pertanto sensibilmente migliorato; tuttavia, data l'incidenza dei residui costi di avviamento, l'esercizio si è praticamente chiuso in pareggio.

L'attività produttiva della *Merisinter-Meridionale Prodotti Sinterizzati* ha fruito nel 1966 dei nuovi sviluppi del mercato automobilistico; il fatturato è aumentato del 12% e il volume degli ordini assunti di circa il 35%, nonostante una flessione della domanda estera di polveri elettrolitiche.

L'esercizio si è chiuso con un risultato economico in pareggio.

Nel 1966 la *Fonderie e Officine San Giorgio Prà*, nonostante il perdurare della crisi del settore edilizio, cui è destinata prevalentemente la produzione aziendale, ha potuto mantenere la propria attività intorno a livelli soddisfacenti: il fatturato è aumentato del 9% circa e il volume degli ordini assunti, grazie a una vigorosa azione sul piano commerciale, è salito di oltre il 50%.

L'andamento economico, favorito dagli incrementi di produttività conseguiti con i nuovi impianti, ha consentito di migliorare ulteriormente il risultato economico dell'anno precedente.

La *Nuova Utensileria Italiana-U.A.*, dopo l'incerto avvio degli esercizi precedenti, ha registrato nel 1966 un aumento del 47% nel fatturato e del 61% nel volume di ordini assunti. La società ha deciso, a seguito di un accordo con l'industria francese *Ugine Carbone*, di estendere la propria gamma produttiva alla

fabbricazione di utensili con placche di metallo duro, per i quali si aprono buone prospettive di mercato.
Nonostante il favorevole andamento dell'attività produttiva, il risultato economico rimane negativo.

Presso gli *Stabilimenti Meccanici Triestini*, dopo la reimpostazione dei programmi originari, resasi necessaria in relazione alla grave crisi del settore tessile, nel 1966 sono stati predisposti gli impianti per la produzione di macchine per movimenti di terra (escavatori e palatrici meccaniche). La progettazione e la vendita di queste macchine sono state affidate alla società *Tellus*, al cui capitale gli *Stabilimenti Meccanici Triestini* partecipano per il 60%.

Nel frattempo, per conto della SNIA *Viscosa* e del gruppo *Finmeccanica*, sono state avviate alcune lavorazioni secondarie nel campo delle macchine tessili. Il volume di attività svolto è rimasto comunque largamente al di sotto dell'effettiva capacità produttiva degli impianti.

Cantieri navali

È proseguita nel 1966 la sostenuta espansione dei traffici marittimi; ciò malgrado i noli sono diminuiti, riportandosi mediamente sui livelli del 1964. Un motivo non trascurabile di tale flessione è costituito dall'entrata in esercizio di quote crescenti di naviglio che, rispetto alle caratteristiche medie della flotta mondiale, è capace di un maggior volume di trasporto a costi unitari notevolmente inferiori. Invero la flotta mondiale ha superato a fine anno i 175 milioni di tsl, con un incremento netto senza precedenti (oltre 11 milioni di tsl), mentre i disarmi si sono mantenuti su livelli del tutto trascurabili (0,7 milioni di tsl).

Le migliori possibilità di impiego del naviglio di nuova costruzione hanno mantenuto nel 1966 la domanda mondiale su un livello di poco inferiore a quello assai elevato dell'anno precedente (18,5 contro 18,9 milioni di tsl), mentre il naviglio varato ha raggiunto un nuovo massimo con 14,3 milioni di tsl (+ 17,2%). Pertanto, il carico di lavoro presso i cantieri mondiali è ancora aumentato, raggiungendo a fine 1966 i 36,6 milioni di tsl.

È interessante rilevare che gli ordini pervenuti nell'anno hanno riguardato il naviglio cisterniero per il 56% circa, contro il 45% del 1965. Ciò conferma indirettamente la crescente convenienza all'impiego di naviglio di maggiori dimensioni e di perfezionate caratteristiche tecniche sul quale, in effetti, si concentra la domanda (1). Ovviamente tale evoluzione ha influito sul peso percentuale degli ordini per navi da carico secco, tra le quali, ad ogni modo, continuano ad essere preponderanti quelli per le moderne porta-rinfusa di grande capacità.

Resta ancora da osservare che tra gli altri tipi di naviglio è continuato lo sviluppo delle commesse per navi traghetto, mentre si va diffondendo la domanda per navi porta-contenitori e si delinea quella per la sostituzione delle vecchie « Liberty ». Trattasi di orientamenti che aprono per i prossimi anni interessanti prospettive.

(1) Al riguardo si rileva che il tonnellaggio unitario medio del naviglio cisterniero in ordinazione superava, alla fine del 1966, le 100.000 tpi contro le 76.000 tpi delle cisterne varate nel secondo semestre e le 32.000 tpi di quelle in esercizio.

La sostenuta domanda di naviglio ha continuato a interessare in misura tutt'altro che uniforme i maggiori paesi costruttori: invero, si è ulteriormente consolidata la preponderante posizione del Giappone, il cui carico di lavoro rappresentava, a fine anno, il 44% di quello mondiale contro il 35% a fine 1965; risulta invece in diminuzione, anche in termini assoluti, il carico di lavoro dei principali paesi costruttori europei (Svezia, Regno Unito e Germania Occidentale) anche se il loro portafoglio di ordini permane su consistenti livelli. In particolare, i cantieri della CEE non sono riusciti a migliorare la loro incidenza percentuale sul totale mondiale nonostante un discreto incremento degli ordini acquisiti, principalmente dalla navalmeccanica francese che ha potuto usufruire nel 1966 di consistenti sovvenzioni statali.

Per quanto riguarda i vari, che riflettono, come noto, l'evoluzione della domanda negli anni precedenti, i cantieri giapponesi, con 6,7 milioni di tsl, hanno partecipato per il 47% al totale mondiale (44% nel 1965). Tra gli altri paesi la Germania Occidentale, con 1,2 milioni di tsl, ha raggiunto il secondo posto della graduatoria mondiale superando, nell'ordine, la Svezia e il Regno Unito; inferiori, per contro, i vari dei cantieri francesi e italiani.

Durante il 1966 sono stati formulati, presso diversi paesi, programmi di razionalizzazione del settore e deliberate o prese in esame consistenti misure di pubblico sostegno.

Fra gli altri, si ricordano il rapporto Geddes in Gran Bretagna e il rapporto Keyzer in Olanda, pubblicati nel corso dell'anno. È conclusione comune, nei molti studi compiuti sul settore cantieristico, che occorra procedere alla concentrazione della produzione in pochi centri modernamente attrezzati e alla integrazione dei servizi fondamentali. A tale indirizzo si sono ispirati alcuni provvedimenti attuati nel 1966: si sono registrate infatti le prime fusioni di cantieri inglesi, mentre altre, di maggiore importanza, sono allo studio; in Germania i cinque principali cantieri si sono fusi in due società; in Svezia, infine, dove la costruzione navale è concentrata in tre sole aziende, è stata presa in considerazione l'eventualità della costituzione di un'unica società.

Per quanto riguarda le misure di pubblico sostegno sono da segnalare, nel 1966, la proposta di legge per la creazione in Gran Bretagna di un ente preposto alla concessione di crediti sia ai cantieri che attuino concentrazioni e razionalizzazioni produttive sia agli armatori che ordinino navi presso cantieri britannici; l'emanazione in Olanda di una legge che prevede bonifici di interessi sui crediti concessi dai cantieri agli armatori nazionali e stranieri.

La CEE, dal canto suo, ha posto allo studio un progetto di azione comune che prevede, da un lato, la concessione di aiuti statali sino al 10% del prezzo di vendita delle navi e, dall'altro, un sistema di agevolazioni per particolari operazioni di riassetto e conversione di industrie cantieristiche dei paesi membri.

In Italia, nell'ottobre dello scorso anno, il CIPE ha approvato, come già detto nella prima parte della presente relazione, il piano di ristrutturazione del settore navalmeccanico del gruppo elaborato in collaborazione tra IRI e *Fincantieri*. Tale piano si impernia sulla progressiva concentrazione dell'attività di costruzione in tre centri e sull'unificazione dei servizi fondamentali. A tale scopo è stata costituita la nuova società *Cantieri Navali Italiani (Ansaldo - CRDA - Navalmeccanica) Ital-*

cantieri s.p.a. alla quale, in date successive, le società Ansaldo, CRDA e *Navalmecanica* hanno apportato, rispettivamente, i cantieri di Sestri, Monfalcone e Castellammare di Stabia.

La nuova società, che ha sede e direzione generale a Trieste, risulta una delle maggiori in Europa; in particolare, con la costruzione attualmente in corso a Monfalcone di un bacino per navi fino a 300.000 tpl, l'*Italcantieri* verrà a disporre di uno dei più efficienti e competitivi centri europei.

Per quanto riguarda il *Cantiere S. Marco*, gran parte delle sue aree e attrezzature sono state apportate all'*Arsenale Triestino*, che ha assunto la denominazione sociale di *Arsenale Triestino-S. Marco*.

Infine, il *Centro per gli studi di tecnica navale* CETENA, il cui organico sarà accresciuto, è stato trasferito da Roma a Genova.

Nell'ambito della *Fincantieri*, alla riorganizzazione del settore cantieristico si è accompagnato un radicale riassetto degli stabilimenti meccanici. Le principali iniziative hanno riguardato la costituzione della nuova società *Ansaldo Meccanico-Nucleare*, che provvederà alla produzione di centrali elettronucleari (1) oltre che di tipo tradizionale, e l'avvio dell'attività di progettazione di elementi per impianti nucleari, affidata alla nuova società *Progettazioni Meccaniche Nucleari*, che assicurerà anche il necessario collegamento tra enti di ricerca e industria. Presso la prima unità, costituita mediante l'apporto dello *Stabilimento Meccanico* e della *Fonderia Ansaldo*, sarà inoltre concentrata l'intera produzione di turbine terrestri e navali del gruppo.

Inoltre, è stato definito il passaggio del *Settore Impianti Industriali* (SIM) dall'*Ansaldo* alla *Società Italiana Impianti-SII*, costituita nel 1966; ad essa partecipa accanto alla *Finsider* e alla *Finmeccanica* anche la *Fincantieri*, concorrendo a rafforzare le possibilità di lavoro della SII, organismo polisetoriale di promozione dell'attività impiantistica del gruppo IRI soprattutto sui mercati esteri.

È inoltre da menzionare, anche in questa sede, la costituzione, con partecipazione paritetica dell'IRI e della FIAT, della società *Grandi Motori Trieste* la quale costruirà uno stabilimento a Trieste in cui verrà concentrata la produzione dei motori Diesel, oggi svolta dalla *Fabbrica Macchine S. Andrea*, dallo *Stabilimento Meccanico Ansaldo* e dalla *Sezione Grandi Motori* di Torino della FIAT, che, tuttavia, continuerà quella di motori di derivazione automotoristica.

Si è infine proceduto allo scorporo del CMI dall'*Ansaldo* e alla sua costituzione in apposita società — cui sono state apportate le *Officine Ponti e Gru* di Trieste — successivamente trasferita al gruppo *Finmeccanica*.

Va sottolineato che il positivo esito del programma di ristrutturazione dell'industria cantieristica nazionale è condizionato al persistere, durante il periodo della sua esecuzione, di un adeguato regime di aiuti, quale è previsto dal disegno di legge formulato dal Governo e destinato a sostituire la legge 29 novembre 1965, n. 1372, scaduta il 31 dicembre 1966. Su tale disegno di legge la competente Commissione della CEE ha sollevato eccezione di incompatibilità con il Trattato di Roma; la tuttora mancata soluzione di tale contrasto rischia di compromettere gravemente le prospettive di attività dei cantieri nazionali, specie di quelli del gruppo impegnati nella complessa opera di riassetto.

(1) Un ulteriore sviluppo in campo elettronucleare è previsto ad opera dell'*Ansaldo Meccanico-Nucleare*, anche a seguito degli accordi raggiunti recentemente con la *General Electric*.

L'attività dei cantieri di costruzione del gruppo nel 1966 è esposta nella tabella n. 9, che consente anche un confronto con il 1965.

Tabella n. 9 - Impostazioni, vari e consegne di navi mercantili nei cantieri navali del gruppo nel 1965 e 1966

	1965		1966	
	n.	tsl migliaia	n.	tsl migliaia
<i>a) Unità impostate</i>				
Ansaldo	6	181,9	8	207,8
CRDA	5	144,0	4	132,0
Navalmecanica	5	17,7	2	21,3
Totale	16	343,6	14	361,1
<i>b) Unità varate</i>				
Ansaldo	6	172,1	6	166,3
CRDA	5	144,0	5	148,5
Navalmecanica	6	33,7	2	16,6
Totale	17	349,8	13	331,4
<i>c) Unità consegnate</i>				
Ansaldo	8	183,1	5	175,0
CRDA	7	130,7	8	232,9
Navalmecanica	2	15,0	5	18,5
Totale	17	328,8	18	426,4

Dai dati esposti nella tabella si rileva che nel 1966 è aumentato del 5,1% il tonnellaggio impostato, mentre è diminuito del 5,3% il tonnellaggio varato; tali andamenti contrastanti sono agevolmente spiegabili tenendo presente l'assenza, nel periodo giugno 1964-novembre 1965, di ogni misura di sostegno alle costruzioni navali e del loro ripristino con la legge 29 novembre 1965.

A sua volta, il favorevole andamento delle consegne (+ 29,7%) riflette il cospicuo volume di vari effettuati nell'anno precedente.

Qui di seguito si espone più in particolare l'attività delle singole aziende.

L'*Ansaldo* ha varato nel corso del 1966, per armatori italiani, 2 cisterne, rispettivamente da 80.000 e 75.000 tpl, 1 porta-rinfusa da 64.000 tpl, 1 motonave tipo CETENA da circa 24.000 tpl e 2 motonavi per il trasporto di carichi refrigerati da 5.600 tpl. Le consegne riguardano 3 cisterne da 80.000 tpl e 2 porta-rinfusa da circa 24.000 tpl, tutte per l'armamento nazionale. Inoltre, presso il cantiere di Mugliano, sono stati completati gli importanti lavori di trasformazione in navi per trasporto misto di minerali e petrolio delle turbocisterne Agrigentum ed Egeria.

I CRDA hanno varato 3 motonavi tipizzate da circa 24.000 tpl per conto della *Centromor* di Varsavia, 1 nave da trasporto misto di minerali e petrolio da 76.800 tpl per una società di Palermo e 1 cisterna da 80.000 tpl per conto di un armatore estero. Le consegne comprendono 3 motonavi tipizzate da circa 24.000 tpl alla *Centromor*, 2 cisterne da circa 80.000 tpl alla *Buckingham Tanker Co.* di Hamilton (Bermude), la turbonave passeggeri Eugenio C. da 29.000 tsl alle società *Giacomo Costa* e *Lloyd Tirrenico*, la nave traghetto Eros da 4.300 tsl all'*Ente Ellenico per il Turismo* e una cisterna da 80.000 tpl ad un armatore nazionale. Inoltre l'azienda ha consegnato alla Marina Militare la corvetta Licio Visintini da 900 t di dislocamento.

La *Navalmeccanica* ha varato 1 motonave tipizzata da circa 24.000 tpl e 1 nave traghetto da 350 tsl. Le consegne comprendono 4 navi traghetto alla *Tirrenia* per complessive 1.700 tsl e 1 motonave tipizzata da 24.000 tpl ad un armatore nazionale.

Il valore degli ordini assunti nel 1966 (v. tabella n. 10) ha raggiunto i 203,7 miliardi, con un incremento di 72,8 miliardi, pari al 55,6% rispetto al 1965. Tale rilevante espansione, attribuibile per oltre un terzo a commesse estere, ha riguardato essenzialmente le costruzioni navali e in minore misura le produzioni meccaniche non navali.

Tabella n. 10 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Costruzioni navali	65,0	114,8	7,1	22,6	72,1	137,4
Riparazioni navali	10,0	9,6	11,8	13,2	21,8	22,8
Lavorazioni non navali	25,6	22,2	11,4	21,3	37,0	43,5
Totale	100,6	146,6	30,3	57,1	130,9	203,7

Nel ramo delle costruzioni, in particolare, fra le principali commesse acquisite sul mercato interno sono degne di menzione: 3 turbonavi metaniere da 22.050 tpl e 2 cisterne da 81.000 tpl da parte dell'*Ansaldo*, 1 cisterna da 81.000 tpl e 2 navi per il trasporto misto di minerali e petrolio da 81.000 tpl da parte dei CRDA, 1 motonave tipizzata da circa 24.000 tpl e 1 nave traghetto da 7.500 tsl da parte della *Navalmeccanica* e 5 navi traghetto da 2.330 tpl da parte del *Cantiere L. Orlando* di Livorno. Le commesse estere comprendono 4 motonavi da 7.500 tpl e 2 navi tipizzate da circa 24.000 tpl passate ai CRDA dalla Jugoslavia. Infine, nel corso del 1966, per integrare lo scarso carico di lavoro del cantiere di Muggiano, è stata decisa la costruzione di 2 navi tipizzate da circa 24.000 tpl, per la cui vendita sono attualmente in corso trattative con armatori esteri.

In complesso il portafoglio ordini di nuove costruzioni navali dei cantieri del gruppo ascendeva, alla fine del 1966, a 37 navi per 707.280 tsl (cui possono aggiungersi due motonavi da oltre 26.000 tpi commesse dalla Polonia nei primi mesi del 1967). Tale carico di lavoro consentirà all'*Italcantieri* un'adeguata utilizzazione degli scali per almeno tutto l'esercizio in corso.

Nel ramo della meccanica non navale, di particolare rilievo sono stati gli ordini assunti dall'*Ansaldo*, in concorrenza sul mercato internazionale, per la fornitura all'India di due impianti per la produzione di ammoniaca da 600 t giornaliera ciascuno e di una centrale termoelettrica da 160 MW alla Grecia.

Nella tabella n. 11 sono esposti i dati relativi all'andamento del fatturato delle aziende cantieristiche nel 1965-66.

Tabella n. 11 - Fatturato delle aziende Fincantieri negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Costruzioni navali	68,0	88,4	22,6	26,3	90,6	114,7
Riparazioni navali	7,2	9,5	8,7	15,9	15,9	25,4
Lavorazioni non navali	23,5	25,5	9,3	3,8	32,8	29,3
<i>Totale</i>	98,7	123,4	40,6	46,0	139,3	169,4

L'aumento di 30,1 miliardi (+ 21,6%) è dovuto prevalentemente al già indicato favorevole andamento delle costruzioni navali. È tuttavia l'attività delle riparazioni a registrare l'incremento percentuale più elevato che, per la componente estera, ha raggiunto l'83%. Ciò è tanto più significativo se si tiene conto che il mercato mediterraneo è contraddistinto da una intensa concorrenza. In flessione, per contro, il fatturato non navale del settore, in relazione all'inadeguato volume del carico di ordini acquisito in precedenza.

L'attività svolta nel 1966 ha riguardato, principalmente, presso lo stabilimento meccanico *Ansaldo*, la costruzione di 5 motori diesel di grande potenza per complessivi 80.500 HP e di 2 turbine da 75.000 e 80.000 kW; presso il CMI, la realizzazione, fra l'altro, di carri porta-lingottiere da 200 t per una società siderurgica belga; presso la *Fabbrica Macchine S. Andrea* il proseguimento della produzione di motori marini diesel.

Alla fine del 1966 il personale del gruppo *Fincantieri* era pari a 26.500 addetti (1). La riduzione, rispetto al 1965, risulta di 761 addetti, nettamente più contenuta di quella registrata negli esercizi precedenti e comunque dovuta quasi esclusivamente a dimissioni volontarie e cessazioni per limiti di età.

(1) Tale dato non coincide con quello esposto nella tabella V della prima parte, in quanto, oltre al personale della finanziaria capogruppo, comprende anche quello delle società *Industria Triestina Gas* e *Ansaldo Coke*.

Gli investimenti in impianti effettuati dal gruppo *Fincantieri* nel 1966 sono ammontati a circa 7,2 miliardi.

L'*Ansaldo* ha ultimato i lavori di ammodernamento del cantiere di Sestri presso il quale sono anche state eseguite le opere di copertura dell'officina navale. Nello stabilimento meccanico è proseguito l'ammodernamento del reparto *Grande Meccanica* e sono state installate nuove macchine operatrici.

Presso i CRDA è proseguita l'esecuzione delle opere previste dal piano straordinario di ammodernamento e ampliamento del cantiere di Monfalcone e segnatamente del grande bacino per la costruzione di navi fino a 300 mila tpl e delle nuove officine. La *Navalmeccanica* ha iniziato i lavori per l'ammodernamento dei reparti scafo del cantiere di Castellammare e ha provveduto al completamento delle opere necessarie per l'ormeggio delle navi.

Per quanto riguarda le aziende minori va segnalato, presso la SEBN, l'avvio della costruzione di una nuova officina meccanica.

Anche nel 1966 il risultato economico del gruppo *Fincantieri* si è concretato in una pesante perdita su cui hanno inciso le agitazioni connesse con il rinnovo del contratto di lavoro e le deficienze strutturali al cui superamento è inteso il piano di riassetto recentemente approvato. Essa va attribuita sia al settore delle costruzioni navali sia a quello delle altre lavorazioni meccaniche, le quali ultime hanno anche risentito del lento avvio della ripresa della domanda di beni di investimento. Favorevole invece è stato l'andamento economico delle aziende di riparazione navale.

Telefoni e altre telecomunicazioni

Nel corso del 1966 il miglioramento della situazione congiunturale si è favorevolmente riflesso sullo sviluppo dei servizi telefonici. Invero, come appare dalla tabella n. 12, il traffico extraurbano ha registrato incrementi all'incirca doppi rispetto a quelli del precedente esercizio; per quanto riguarda il numero degli abbonati e degli apparecchi gli aumenti assoluti, di poco superiori a quelli del 1965, sono comunque i maggiori sino ad ora registrati e riflettono, relativamente agli apparecchi, l'opera di promozione intensificata dalla concessionaria nel 1966 e tuttora in pieno sviluppo.

Tabella n. 12 - Espansione del servizio telefonico nel 1966

	Abbonati	Apparecchi	Traffico extraurbano	
			Totale	in teleselezione (a)
			<i>(milioni di unità di servizio)</i>	
Consistenze a fine 1966	4.862	6.469		
Volume annuo 1966			730	550
Incrementi annui				
<i>assoluti</i> 1965	320	452	46,5	50,5
1966	322	487	102,3	105,6
<i>percentuali</i> 1965	7,6	8,2	8,0	12,8
1966	7,1	8,1	16,3	23,8

(a) Unità teleselettive di 140 secondi.

Il numero degli apparecchi per 100 abitanti è quindi salito da 11,3 a fine 1965 a 12,1 a fine 1966. Si è così ulteriormente ridotto lo scarto che separa l'Italia dagli altri paesi della CEE, valutabile ormai a circa 4 anni e perciò nettamente inferiore a quello che si registra per il reddito nazionale pro capite.

I progressi compiuti sono resi evidenti dalla tabella n. 13 che riporta i dati relativi al 1958, quando l'IRI assunse il controllo dell'intero settore telefonico in concessione, e al 1965, ultimo anno per cui sono disponibili statistiche internazionali ufficiali.

Tabella n. 13 - Densità telefonica italiana e degli altri paesi CEE a fine 1958 e 1965

Paesi	Numero di apparecchi per 100 abitanti		Incremento %
	1958	1965	
Paesi Bassi	12,4	19,2	+ 54,8
Belgio	11,4	16,5	+ 44,7
Germania R. F.	9,3	14,8	+ 59,1
Francia	8,3	12,4	+ 49,4
<i>Media paesi suelencati</i>	9,4	14,5	+ 54,3
Italia	6,3	11,3	+ 79,4

Nello scorso esercizio, proseguendo l'opera di capillare diffusione del servizio, sono state allacciate oltre 300 nuove località; in tal modo i centri serviti dal telefono sono saliti a 28.300, comprendenti tutti i comuni e oltre 20.000 frazioni di comune e località minori.

Lo sviluppo degli impianti realizzato nel 1966 è indicato nella tabella n. 14.

Tabella n. 14 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1966

	Consistenza al 31-12-1966	Incrementi annui			
		1965		1966	
		assoluti	%	assoluti	%
Numeri di centrali urbane (migliaia)	5.423	378	8,1	409	8,1
km c.to di reti urbane (migliaia)	11.461	1.126	12,4	1.223	11,9
km c.to di rete extraurbana (migliaia)	3.704	483	17,6	468	14,4

L'incremento dei numeri di centrale, superiore a quello degli abbonati, ha permesso un ulteriore aumento dei numeri di riserva necessari per accogliere con maggior prontezza le domande di allacciamento e migliorare la qualità del servizio. A tale miglioramento hanno concorso i progressi nell'automatizzazione sia del servizio urbano, che a fine 1966 ha raggiunto il 99% dei numeri di centrale,

sia di quello extraurbano, che ha permesso di effettuare in teleselezione l'85,6% del totale del traffico extraurbano sociale.

La costruzione e l'ampliamento degli impianti hanno comportato, nel 1966, investimenti per L.miliardi 136, ripartiti tra le varie zone di concessione come indicato dalla tabella n. 15.

Tabella n. 15 - Investimenti in impianti telefonici nel 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	1965	1966
I zona (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta)	39,5	35,9
II zona (Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia)	14,6	13,3
III zona (Emilia, Marche, Umbria, Abruzzi, Molise)	13,3	14,5
IV zona (Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna)	35,9	39,8
V zona (Campania, Puglie, Basilicata, Calabria, Sicilia)	30,4	32,5
<i>Totale</i>	133,7	136,0 (a)

(a) Tale dato non corrisponde a quello indicato nella tabella I, della prima parte, in quanto comprende i soli investimenti SIP.

Nel 1966 gli investimenti nel Mezzogiorno hanno raggiunto i 40 miliardi di lire: la loro incidenza sul totale nazionale (29%) ha così superato largamente quella relativa all'utenza e al traffico (19%). In tale zona è proseguita l'azione della concessionaria tendente a portare gradualmente il servizio ai livelli già raggiunti nel Centro-Nord; al riguardo è interessante considerare i rispettivi saggi di sviluppo, quali appaiono dalla tabella n. 16.

Tabella n. 16 - Incremento dei servizi e degli impianti telefonici nel Centro-Nord e nel Mezzogiorno nel 1966

	Incrementi %	
	Centro-Nord	Mezzogiorno
Abbonati	6,0	11,6
Apparecchi	7,0	13,3
Traffico extraurbano	14,7	23,7
Numeri di centrale	6,8	13,6
km c.to di reti urbane	11,0	16,0
km c.to di rete extraurbana	12,7	21,1

Gli incrementi registrati nelle regioni meridionali, per i servizi come per gli impianti, risultano quindi largamente superiori a quelli delle restanti regioni del paese.

In quantità, l'aumento degli abbonati nel Mezzogiorno è stato di 101.000 unità e quello degli apparecchi di 145.000 unità, mentre il traffico extraurbano ha registrato un'espansione di 26,4 milioni di unità. Per quanto riguarda gli impianti, nel 1966 sono stati installati 134.000 numeri di centrale, mentre le reti urbane e quella extraurbana hanno registrato un aumento, rispettivamente, di 323.000 e di 140.000 km c.to. Gli incrementi in valore assoluto registrati nel 1966 sono superiori a quelli del 1965 per tutte le voci e soprattutto per il traffico e gli impianti extraurbani; in questo settore l'aumento dei km c.to nel 1966 supera di circa il 50% quello registrato nel 1965, il che riflette l'intensificarsi dell'opera di automatizzazione dei servizi extraurbani nel Mezzogiorno, onde migliorare, oltre che il servizio, anche l'inserimento — per quanto di competenza della concessionaria — di queste regioni nella rete di comunicazioni nazionali.

A fine 1966 il personale della concessionaria telefonica ha raggiunto 45.208 unità, con un incremento nell'anno di 1.093 addetti, pari al 2,5%. Tale aumento è stato minore di quello verificatosi nell'offerta dei servizi in conseguenza dell'opera di razionalizzazione del lavoro, automatizzazione degli impianti e qualificazione dei lavoratori; in tal modo il rapporto abbonati/dipendenti è passato da 103 a fine 1965 a 108 a fine 1966 e il rapporto unità di servizio extraurbano/dipendenti è salito da 14.430 a 16.233.

L'opera volta all'incremento della produttività è particolarmente importante per l'equilibrio economico dell'azienda, poiché gli oneri per il personale costituiscono la componente di gran lunga più importante dei costi di gestione (53%). Per il decorso esercizio la SIP ha distribuito un dividendo del 7% sul capitale aumentato da 337,5 a 360 miliardi.

Nel settore delle telecomunicazioni internazionali, il 1966 è stato per la *Italcable* un anno di attesa, perdurando l'incertezza sul regime delle concessioni. Si è pertanto dovuta rinviare la realizzazione non solo del programma straordinario concernente l'istituzione di nuovi collegamenti, ma anche di parte del programma ordinario; in conseguenza gli investimenti non hanno superato gli 800 milioni contro i 2,3 miliardi in programma. Non di meno si sono potuti attivare altri 9 circuiti telefonici intercontinentali, portandone il totale a 49, e altri 45 canali per i servizi telex e telegrafico, che hanno quindi raggiunto il numero di 211. Si è così fatto fronte all'espansione del traffico, che è stata del 3,4% per il servizio telegrafico internazionale, del 22,3% per quello telefonico intercontinentale e del 39,9% per quello telex intercontinentale. Nonostante questi importanti sviluppi, il risultato della gestione industriale è stato ancora deficitario, pur se in misura notevolmente più contenuta rispetto all'esercizio 1965. Tuttavia, in relazione alle migliori prospettive, si è deciso, utilizzando parte della riserva ex legge 6 dicembre 1962, n. 1643, di remunerare il capitale nella misura del 4%, previa copertura delle perdite degli esercizi precedenti.

L'attività della *Telespazio*, che rappresenta il nostro paese nel *Consorzio Internazionale per le Telecomunicazioni tramite Satelliti (Intelsat)*, ha ancora carattere in larga misura sperimentale e la sua redditività va perciò considerata a lunga scadenza. Nel corso del 1966 la società ha investito 850 milioni di lire per il potenzia-

mento degli impianti del Fucino, in vista della graduale realizzazione di un sistema globale di comunicazioni via satellite, che consentirà la copertura dell'intera superficie terrestre. La società ha inoltre partecipato, con un apporto di 300 milioni, al finanziamento dell'*Intelsat*, che sul finire del 1966 e agli inizi del 1967 ha posto in orbita due satelliti del sistema *Intelsat II*. L'attività commerciale, svolta dal giugno 1965 attraverso il satellite *Intelsat I* (conosciuto con il nome di *Early Bird*), ha consentito un notevole aumento degli introiti che hanno raggiunto i 240 milioni nel 1966, con un incremento del 22% su quelli del 1965 rapportati ad anno (98 milioni nel semestre di attività effettiva).

Per il decorso esercizio le minori società collegate, SEAT, SETA, SAIAT e SIRTI, hanno distribuito un dividendo del 7,5%, del 7%, del 4,5% e del 12,5%, rispettivamente.

In base all'andamento complessivo delle società del gruppo, e tenendo conto anche di quello della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, ATES - Co.El. di cui si riferisce in altra parte della presente relazione, ed ILTE, la STET corrisponderà un dividendo del 7,5% sul capitale sociale, che nel corso dell'anno è stato aumentato da 160 a 180 miliardi, mediante l'emissione alla pari di 10.000.000 di azioni da L. 2.000 nominali.

Trasporti marittimi

Le variazioni verificatesi durante il 1966 nella consistenza delle flotte in proprietà delle compagnie di navigazione del gruppo *Finmare* riguardano esclusivamente il naviglio minore adibito alle linee locali sarde. Sono infatti entrati in servizio su tali linee i quattro nuovi mototraghetti Bonifacio (632 tsl), La Maddalena (627 tsl), Arbatax (627 tsl) e Teulada (626 tsl); corrispondentemente, sono state vendute le tre vecchie unità L. Rizzo (382 tsl), Gallura (261 tsl) e Caposandalo (137 tsl) ed è cessato il noleggio della motonave Maria Maddalena (298 tsl).

Il numero delle unità noleggiate continuativamente, e impiegate sui servizi di p.i.n., si è così ridotto da quattro a tre; d'altra parte, essendosi rafforzata l'attività svolta fuori convenzione, le navi noleggiate a tempo sono salite da sei a nove. In conclusione, la flotta impiegata nel 1966 dalle quattro compagnie del gruppo *Finmare* comprendeva 89 unità in proprietà, per un totale di 693.669 tsl, e 12 unità prese a noleggio, per 52.895 tsl (di cui 3 navi, per 7.848 tsl, a noleggio continuativo). Nella tabella n. 17 è indicata la ripartizione per società e per tipo di nave delle flotte in proprietà e a noleggio continuativo al 31 dicembre 1966.

L'età del naviglio in proprietà è passata da 10,7 a 11,7 anni; il relativo dettaglio, per classi di età, figura nella tabella n. 18.

La partecipazione del gruppo *Finmare* alla flotta italiana — considerando il solo naviglio a propulsione meccanica di oltre 100 tsl — è diminuita anche nel 1966 sia nella categoria delle navi da passeggeri e miste, di cui a fine anno rappresentava il 60,1%, sia, seppure più leggermente, in quella da carico secco, di cui costituiva il 7,2% alla stessa data.

Invertendo l'andamento degli ultimi anni, nel 1966 il mercato internazionale dei *carichi secchi* ha registrato una flessione dei noli, che si sono sostanzialmente riportati sui livelli medi del 1964. Ciò è avvenuto nonostante un cospicuo aumento della domanda, che si stima abbia superato il saggio medio del 7% del precedente quadriennio.

Si è avuto infatti un contemporaneo eccezionale sviluppo dell'offerta, in relazione soprattutto all'entrata in servizio di circa 8 milioni di tsl di nuovo naviglio, in

Tabella n. 17 - Consistenza al 31 dicembre 1966 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	60.118	17	308.576
LLOYD TRIESTINO	6	102.074	19	110.872	25	212.946
ADRIATICA	13	67.042	5	11.190	18	78.232
TIRRENIA	25	83.709	4	10.206	29	93.915
	53	501.283	36	192.386	89	693.669
Navi tenute a noleggio continuativamente						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.578	1	3.578
TIRRENIA	—	—	2	4.270	2	4.270
	—	—	3	7.848	3	7.848
<i>Totale</i>	53	501.283	39	200.234	92	701.517

Tabella n. 18 - Ripartizione per classi di età della flotta in proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1966

Classi di età	Numero navi	tsl	Composizione %	
			a fine 1965	a fine 1966
da 0 a 5 anni	19	203.283	30,2	29,3
da 5 a 10 anni	9	81.639	12,7	11,8
da 10 a 15 anni	20	182.738	37,0	26,3
da 15 a 20 anni	22	159.184	11,0	23,0
da 20 a 25 anni	10	42.562	5,5	6,1
da 25 a 30 anni	—	—	—	—
oltre 30 anni	9	24.263	3,6	3,5
<i>Totale</i>	89	693.669	100,0	100,0

grado di operare a livelli di nolo inferiori a quelli remunerativi per le unità di tipo tradizionale; a tale ragguardevole contingente di navi moderne ed efficienti va aggiunto l'aumento da 1,4 a 2,4 milioni di tsl del naviglio cisterniero impegnato mediamente durante l'anno nei traffici granari. D'altra parte, il tonnelloaggio avviato alla demolizione si è mantenuto sulla media degli ultimi anni (1,8 milioni di tsl) ed

è stato registrato solo un trascurabile aumento dei disarmi (poco più di 100 mila tsl). Va anche tenuto presente che i riflessi positivi dell'espansione della domanda in questi ultimi anni sono stati indubbiamente limitati dalla diffusione di pratiche discriminatorie e dal progressivo ampliamento delle flotte esercite, a integrazione dell'attività produttiva, da imprese industriali; tali fenomeni, da considerarsi strutturali, sottraggono infatti al mercato crescenti aliquote di carichi con effetto depressivo sui noli.

Per i servizi di linea sono stati registrati nell'anno modesti aumenti tariffari, in molti casi inferiori, come nel 1965, all'incremento dei costi di gestione; la continua lievitazione di questi è d'altra parte un riflesso dell'insufficiente progresso della produttività nei servizi regolari, da porsi in relazione anche con le note difficoltà ad adottare, sulle unità di tipo tradizionale, i sistemi di più celere ed economico maneggio dei carichi tipicamente di linea. Al riguardo, si sta diffondendo sulle brevi e medie distanze il sistema di trasporto « porta a porta » ricorrendo a navi-traghetto, con imbarco e sbarco di merci già caricate su mezzi gommati (autotreni, autocarri, rimorchi) o vagoni ferroviari. Sulle lunghe percorrenze, invece, sono state avviate — a mezzo di intese fra gruppi armatoriali — importanti iniziative di trasporto su navi totalmente o prevalentemente strutturate per l'impiego di « contenitori », con un notevole acceleramento delle operazioni portuali e una corrispondente riduzione dei costi.

Nel settore del trasporto di *passengeri*, hanno avuto una ulteriore conferma le tendenze, da tempo emerse, nell'evoluzione del mercato sia sulle lunghe che sulle medie e brevi percorrenze.

In particolare, sul Nord Atlantico il movimento marittimo è ulteriormente diminuito (— 7% rispetto al 1965); la flessione è da attribuirsi, ancora una volta, soltanto al traffico sulla direttrice Nord Europa-Nord America (— 12%) mentre su quella interessante il Mediterraneo si è verificato un buon miglioramento (+ 5% circa).

Quanto alle altre lunghe percorrenze, vanno segnalate una modesta espansione del movimento passeggeri per l'Australia, una sostanziale stazionarietà di quello per il Sud America e una lieve flessione di quelli per il Sud Africa e per l'Estremo Oriente. L'ulteriore contrazione del mercato tradizionale della nave sulle maggiori distanze è stata anche nel 1966 parzialmente compensata dallo sviluppo delle crociere che, con il generale miglioramento del tenore di vita, sono richieste in misura crescente da quanti considerano il soggiorno sulla nave una componente essenziale delle vacanze.

Sui più brevi percorsi, meno esposti alla concorrenza aerea, sono stati conseguiti migliori risultati; su queste rotte, la crescente propensione al turismo motorizzato apre un notevole mercato alle navi-traghetto, di cui si sta rapidamente diffondendo l'impiego.

Nel quadro descritto, il gruppo *Finmare* ha nel complesso conseguito un buon incremento degli introiti lordi del traffico. Come risulta dalla tabella n. 19, tale incremento, ammontante a 10,3 miliardi, è stato infatti pari a quasi l'11% degli introiti del traffico nel 1965.

Circa 6 miliardi in più sono dovuti al traffico passeggeri — soprattutto in relazione alle maggiori acquisizioni delle nuove turbonavi Michelangelo e Raffaello entrate

Tabella n. 19 - Introiti lordi realizzati dalle società del gruppo Finmare negli anni 1965 e 1966
(milioni di lire)

Società	Introiti lordi		
	Passeggeri	Merci	Totale
ITALIA 1965	28.776	10.614	39.390
1966	33.515	11.878	45.393
<i>Variazione %</i>	+ 16,5	+ 11,9	+ 15,2
LLOYD TRIESTINO 1965	14.351	19.455	33.806
1966	14.924	22.613	37.537
<i>Variazione %</i>	+ 4,0	+ 16,2	+ 11,0
ADRIATICA 1965	5.769	4.549	10.318
1966	5.952	4.338	10.290
<i>Variazione %</i>	+ 3,2	- 4,6	- 0,3
TIRRENIA 1965	7.487	2.989	10.476
1966	7.752	3.051	10.803
<i>Variazione %</i>	+ 3,5	+ 2,1	+ 3,1
Totale introiti lordi del traffico 1965	56.383	37.607	93.990
1966	62.143	41.880	104.023
<i>Variazione %</i>	+ 10,2	+ 11,4	+ 10,7
Proventi diversi (a) 1965			2.210
1966			2.469
<i>Variazione %</i>			+ 11,7
Introiti lordi globali 1965			96.200
1966			106.492
<i>Variazione %</i>			+ 10,7

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

in servizio solo verso la metà del 1965 — mentre di oltre 4 miliardi sono aumentati gli introiti del trasporto delle merci, in dipendenza del miglioramento qualitativo dei carichi e dell'aumento di alcune tariffe.

Da segnalare, infine, l'ulteriore sensibile incremento del movimento di autovetture al seguito dei passeggeri sulle brevi e medie percorrenze, come indicato nella tabella n. 20.

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

	1965	1966	Variazione %
ITALIA	3.975	4.188	+ 5,4
LLOYD TRIESTINO	1.530	1.428	- 6,7
ADRIATICA	15.321	18.314	+ 19,5
TIRRENIA (a)	85.561	90.285	+ 5,5

(a) Escluse le linee locali sarde: 25.666 auto trasportate nel 1965 e 77.293 nel 1966.

I risultati conseguiti nel 1966 dalle quattro compagnie del gruppo sono qui di seguito brevemente illustrati.

Società Italia

Nel trasporto di *passengeri*, la società *Italia* ha conseguito nel 1966 un ulteriore considerevole incremento passando da 129.036 a 145.839 viaggiatori transoceanici (+ 13%) e da 52.288 a 56.803 passeggeri locali (+ 8,6%).

L'aumento è prevalentemente concentrato sulla linea del Nord Atlantico, dove il numero dei viaggiatori transoceanici è salito a 97.185 unità (+ 14,5% rispetto al 1965). Anche se ciò è da porsi soprattutto in relazione, come detto in precedenza, alla maggiore capacità offerta nel 1966 dalle turbonavi Michelangelo e Raffaello, va pur sempre sottolineato che i servizi concorrenti hanno registrato flessioni del 5% sulla direttrice Mediterraneo-Nord America e addirittura del 12% su quella Nord Europa-Nord America.

Cospicuo anche il miglioramento sulla linea per il Sud America (da 28.585 a 32.943 unità: + 15,2%), cui ha contribuito in buona parte il maggior numero dei viaggi effettuati. Una flessione (- 5,4%) è stata invece registrata sul servizio per il Centro America-Sud Pacifico.

Quanto al trasporto delle *merci*, il numero delle tonnellate trasportate è diminuito del 2,7%, a seguito soprattutto di una cospicua flessione dei carichi acquisiti sulla linea commerciale per Brasile-Plata (media a viaggio: - 18%); la migliorata composizione qualitativa del traffico ha peraltro concorso a un complessivo netto miglioramento degli introiti lordi (+ 11,9%).

Società Lloyd Triestino

Il traffico *passengeri* svolto dalla società si è sostanzialmente mantenuto sui livelli del 1965; va al riguardo ricordato che due dei tre servizi passeggeri che il *Lloyd Triestino* esercisce gravitano su aree geografiche dominate da situazioni di conflitto o turbate da incertezze politiche (Sud-Est asiatico e africano).

Praticamente stazionario anche il comparto delle *merci*, dove peraltro il contemporaneo miglioramento dei carichi e dei noli si è riflesso in un notevole aumento dei ricavi lordi (+ 16,2%).

Società Adriatica

L'aumentato numero di *passengeri* trasportati (+ 10,3%, esclusi i servizi locali) va ancora una volta essenzialmente attribuito alla crescente affermazione del servizio di traghetto Brindisi-Grecia (+ 32,1%); le altre linee hanno infatti registrato nel loro insieme una contrazione del 5,7%, determinata in buona parte dal diminuito flusso di emigranti sulla linea Italia-Cipro-Israele. Gli introiti lordi sono quindi aumentati solo del 3,2%.

Nel traffico *merci* si è registrata una flessione del 4,7%.

Società Tirrenia

Dopo il lieve regresso del 1965, il trasporto di *passengeri* della *Tirrenia* ha presentato nel 1966 caratteri di maggiore stabilità (+ 0,9%, esclusi i servizi locali sardi). Il favorevole sviluppo del movimento turistico per le isole ha consentito alle navi della *Tirrenia* — in una situazione concorrenziale resa vieppiù difficile per il costante rafforzamento degli altri armamenti con nuove navi-traghetto — di migliorare, seppur lievemente, le acquisizioni nei servizi per la Sardegna e di limitare al 3,5% la flessione sulla Napoli-Palermo. Un'ulteriore drastica contrazione (— 11,1%) si è riscontrata nelle acquisizioni per il Nord Africa.

Ancora in flessione il trasporto di *merci* (— 4,6%), soprattutto sulla Napoli-Palermo (— 18,2%) e sui collegamenti per la Sardegna (— 22,5%), a seguito dell'accresciuta concorrenza delle navi-traghetto, pienamente rispondenti alle esigenze del trasporto di autotreni e di carri ferroviari. In relazione a tale situazione, si è per ora stabilito — in attesa delle decisioni governative sul riassetto dei servizi di p.i.n. — di procedere alla trasformazione in navi-traghetto di due unità di tipo « Regione »; i relativi lavori sono iniziati presso l'*Arsenale Triestino* nei primi mesi del 1967.

Al ragguardevole incremento del fatturato lordo delle compagnie di navigazione del gruppo *Finnmare* si è accompagnato un aumento della complessiva sovvenzione a carico dello Stato da 52,4 a 55,3 miliardi. L'aumento è prevalentemente da attribuire a un appesantimento degli oneri finanziari, in relazione all'immissione in flotta tra la seconda metà del 1965 e i primi mesi del 1966 di nuove navi in sostituzione di vecchie unità praticamente ammortizzate.

Anche nel 1966 l'organico si è mantenuto nel complesso stazionario, come risulta dalla tabella n. 21. Una lieve variazione in aumento del personale navigante, connessa alle esigenze della flotta impiegata nei servizi a fine anno, è stata bilanciata da una modesta riduzione di quello a terra.

Il costo del lavoro si è accresciuto nell'anno del 4% nonostante che il rinnovo dei contratti collettivi abbia avuto decorrenza solo a partire dal 1° dicembre. I nuovi accordi comportano un aumento dell'onere per il personale pari a circa il 6% in ragione d'anno.

In attuazione dell'ordinamento stabilito dalla legge 2 giugno 1962, n. 600, su cui si fonda l'attuale regime convenzionale, il 20 dicembre 1966 sono state stipulate

Tabella n. 21 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-12-1965	al 31-12-1966
<i>Personale a terra</i>	3.277	3.198
<i>Personale navigante</i>		
Ufficiali	1.605	1.637
Marittimi	8.785	8.838
	10.390	10.475
<i>Totale</i>	13.667	13.673

(a) Compreso il personale all'estero dipendente dalle compagnie: 325 addetti a fine 1965 e 336 a fine 1966.

le prime convenzioni aggiuntive, relative alle modifiche di assetto dei servizi di p.i.n. intervenute con l'immissione in linea di nuove navi nel periodo compreso tra il 1° luglio 1962 e il 30 giugno 1963.

L'amministrazione competente è ora in grado di effettuare la revisione straordinaria della sovvenzione, dopodiché si dovrà procedere alla stipulazione delle altre convenzioni aggiuntive e alla effettuazione delle revisioni ordinarie.

I sensibili ritardi intervenuti nel perfezionamento degli atti di cui sopra hanno portato alla formazione di un'ingente massa di crediti verso lo Stato per saldi di sovvenzioni: trattasi di un importo che a fine 1966 aveva raggiunto 101,5 miliardi di lire (1); tale posizione creditoria desta viva preoccupazione soprattutto in relazione ai cospicui oneri per interessi passivi che ne derivano.

Va ancora sottolineato che a fronte di crediti ammontanti a 90,8 miliardi — tutti relativi al vigente regime convenzionale — a fine 1966 erano stanziati in bilancio solo 52,9 miliardi. L'improcrastinabile normalizzazione dei rapporti tra Stato e compagnie del gruppo esige pertanto che al perfezionamento delle succitate procedure si accompagnino l'immediato adeguamento degli stanziamenti alle sovvenzioni stimate e, quindi, il tempestivo pagamento da parte dello Stato dei propri debiti.

Dovranno essere quanto prima esaminate dal Governo nella sua collegialità le proposte di ristrutturazione dei servizi marittimi di p.i.n. formulate dal Ministero della marina mercantile sulla base delle conclusioni cui è pervenuto a suo tempo l'apposito gruppo di lavoro interministeriale.

Come già rilevato nella prima parte della presente relazione, alle decisioni governative in materia è subordinata la formulazione di qualsiasi programma di nuove costruzioni.

I risultati economici conseguiti dalle compagnie di navigazione consentono una remunerazione del capitale in misura del 6% per *Lloyd Triestino* e *Tirrenia*, del 5,5% per *Adriatica* e del 3,5% per *Italia*; per *Finmare* l'andamento dell'esercizio in corso consente di prevedere l'assegnazione di un dividendo pari a quello del precedente esercizio (5%).

(1) Di questi, 10,7 miliardi erano crediti per partite relative al vecchio regime convenzionale. Nella prima decade di gennaio del 1967 ne sono stati riscossi 5, in relazione all'incasso dell'ultima « tranche » di speciali certificati emessi in attuazione della legge 13 dicembre 1964, n. 1403; lo Stato dovrà ora provvedere con altra legge alla sistemazione del debito residuo di 5,7 miliardi.

Trasporti aerei

Nel 1966 l'industria mondiale dei trasporti aerei ha registrato un ulteriore rilevante sviluppo, confermando l'intensa dinamica che caratterizza questo mercato; gli incrementi del 15% nel traffico passeggeri, del 23% nel traffico merci e del 37% nel traffico postale si sono mantenuti infatti sugli elevati livelli degli ultimi anni (1). Quasi tutte le maggiori compagnie hanno inoltre conseguito, come nel 1965, risultati economici soddisfacenti.

Sul Nord Atlantico (Europa-Stati Uniti), principale rotta del traffico intercontinentale, il numero dei passeggeri trasportati (oltre 4 milioni) è aumentato del 13%, a fronte di un incremento del 9% della capacità offerta, con conseguente miglioramento del coefficiente di utilizzazione.

Sulla rete euromediterranea l'aumento del traffico passeggeri è stato pari a quello della capacità offerta (+ 14%), il che ha lasciato pressoché invariato il già elevato coefficiente di occupazione posti.

La consistenza della flotta da trasporto dell'*Alitalia* e delle aziende ad essa consociate al 31 dicembre 1966, raffrontata a quella del 1965, risulta dalla tabella n. 22. Di proprietà dell'*Alitalia* sono inoltre 3 monoreattori Macchi MB-326, assegnati alla Scuola Addestramento di Brindisi.

Le variazioni verificatesi nel corso dell'anno riguardano, per l'*Alitalia* l'immissione in servizio del 21° Caravelle ed il completamento della radiazione dei DC-6, dei DC-7C e dei DC-7F, già gradualmente ritirati dall'attività nel corso del 1965; per la controllata ATI, il raddoppio della flotta con l'entrata in esercizio di altri 3 Fokker F-27.

Nella tabella n. 23 vengono esposti i dati sull'utilizzazione media di ciascun tipo di apparecchio dell'*Alitalia* e delle collegate negli anni 1965 e 1966 (esclusi gli elicotteri perché impiegati con molta irregolarità).

Le variazioni, tutte positive, sono da attribuire per i DC-8 e i Caravelle alla migliore utilizzazione consentita dalle accresciute disponibilità di personale di volo rispetto al 1965; per i DC-6B della SAM ad un incremento dell'attività svolta, specie per

(1) Dati pubblicati dall'OACI, non comprendenti l'Unione Sovietica, la Cina popolare e alcuni paesi minori.

Tabella n. 22 - Consistenza della flotta dell'Alitalia e delle società collegate a fine 1965 e 1966

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		31 dicembre 1965	31 dicembre 1966
ALITALIA	DC-8 (quadrireattore)	14	14
	Caravelle (bireattore)	20	21
	Viscount (quadriturboelica)	16	16
	DC-6	1 (a)	—
	DC-7C	3 (b)	—
	DC-7F	2 (b)	—
		56	51
ATI	Fokker F-27 (biturboelica)	3	6
SAM	DC-6B (quadrimotore a pistoni)	7	7
	C-46F (bimotore a pistoni)	2 (c)	2 (c)
		9	9
ELIVIE	Ranger (elicottero)	4 (d)	3 (d)
	AB-204 (elicottero)	1	1
		5	4

(a) Alienato nel gennaio 1966.

(b) Alienati nel marzo e aprile 1966.

(c) Adibiti al trasporto esclusivo di merci.

(d) Di proprietà del Ministero della difesa; la diminuzione è dovuta alla perdita di un elicottero avvenuta il 30 luglio 1966.

Tabella n. 23 - Utilizzazione media giornaliera delle flotte dell'Alitalia e delle collegate nel 1965 e 1966

Società e tipo di aereo		Ore volate per aereo (media giornaliera)		
		1965	1966	Variazioni %
ALITALIA	DC-8	9,20'	9,58'	+ 6,8
	Caravelle	6,04'	6,36'	+ 8,8
	Viscount	7,25'	7,28'	+ 0,7
SAM	DC-6B	3,41'	5,17'	+ 43,4
	C-46F	3,37'	3,56'	+ 8,8
ATI	Fokker F-27	7,00'	8,13'	+ 17,4

il risveglio del mercato nazionale; per i Fokker F-27 della ATI ad una migliore utilizzazione, oltre che all'accresciuta domanda del mercato nazionale.

Per quanto riguarda l'ampliamento della rete dei servizi della compagnia, l'anno 1966 ha segnato, con l'istituzione di nuove linee e un incremento delle frequenze, un consolidamento delle posizioni raggiunte.

Sulla rotta del Nord Atlantico, che include i servizi per gli USA ed il Canada, le frequenze settimanali nel periodo di alta stagione sono passate da 32 nel 1965 a 40 nel 1966.

Sulla rete sud americana i collegamenti sono stati arricchiti di due corse: una con l'Argentina e l'altra con il Venezuela, quest'ultima prolungata a Lima in collaborazione con la VIASA.

Sulla rete euromediterranea si è dato inizio ai nuovi collegamenti Roma-Malta, Catania-Malta e Roma-Algeri ed è stata incrementata l'offerta su Inghilterra, Francia, Austria, Svizzera, Belgio, Danimarca e Spagna.

Sulla rete nazionale, oltre ad un sensibile miglioramento del servizio per un più esteso impiego del Caravelle, vanno segnalati in particolare l'introduzione di una terza corsa giornaliera sulla Roma-Genova e sulla Roma-Bari, di una quinta corsa giornaliera sulla Roma-Cagliari, il nuovo collegamento Torino-Genova-Alghero e gli aumenti di capacità su Venezia, Napoli e Rimini.

Per valutare compiutamente quanto realizzato sulla rete nazionale si deve poi tener conto dell'attività svolta dalla consociata ATI, che nel corso dell'anno ha iniziato i collegamenti Ragusa (Comiso)-Palermo, Cagliari-Palermo, Trieste-Roma e Cagliari-Napoli.

La rete per il trasporto esclusivo di merci ha avuto a sua volta uno sviluppo notevole: in particolare sul Nord Atlantico si è passati da 4 a 5 frequenze settimanali; con la Germania, la Gran Bretagna e la Scandinavia l'attività è stata ampliata mediante forme di collaborazione con le compagnie Lufthansa, BEA e SAS.

I dati complessivi sull'attività dell'*Alitalia* nel 1965 e nel 1966 risultano dalla tabella n. 24.

Tabella n. 24 - Attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1965 e nel 1966
(esclusi noleggi e voli postali)

	1965	1966	Variazioni %
Posti · km offerti (<i>migliaia</i>)	7.143.557	8.548.128	+ 19,7
Passeggeri · km trasportati (<i>migliaia</i>)	3.963.284	4.685.099	+ 18,2
Coefficiente di occupazione posti (a)	55,5%	54,8%	- 1,3
t · km offerte (<i>migliaia</i>)	888.125	1.035.313	+ 16,6
t · km trasportate (<i>migliaia</i>)	470.787	558.005	+ 18,5
Coefficiente di utilizzazione globale (b)	53,0%	53,9%	+ 1,7

(a) Rapporto fra passeggeri · km trasportati e posti · km offerti.

(b) Rapporto fra t · km trasportate e t · km offerte.

Lo sviluppo del traffico è da considerare soddisfacente, soprattutto se si tiene presente che l'esercizio è stato turbato nell'alta stagione da agitazioni del personale. La lieve flessione registrata dal coefficiente di occupazione posti è stata più che compensata dal miglioramento di quello di utilizzo della capacità di trasporto merci. La tabella n. 25 espone i dati sulla composizione e sulle variazioni del traffico per gruppi di linee.

Tabella n. 25 - Ripartizione e sviluppo del traffico Alitalia ed ATI per gruppi di linee nel 1966
(esclusi noleggi e voli postali)

	Gruppi di linee							
	Nazionali		Europee		Intercontinentali		Totale	
<i>Indice di composizione % nel 1966</i>								
Passeggeri · km trasportati	13,7		20,0		66,3		100,0	
t · km trasportate	11,6		16,7		71,7		100,0	
<i>Variazioni % 1966-1965</i>								
Posti · km offerti	+ 14,8		+ 30,3		+ 18,0		+ 19,7	
Passeggeri · km trasportati	+ 10,9		+ 17,6		+ 20,0		+ 18,2	
t · km offerte	+ 11,5		+ 26,4		+ 15,5		+ 16,6	
t · km trasportate	+ 10,6		+ 19,6		+ 19,7		+ 18,5	
<i>Coefficienti percentuali di utilizzazione</i>								
	1965	1966	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Occupazione posti	62,9	60,8	65,7	59,3	51,6	52,5	55,5	54,8
Utilizzazione globale	62,1	61,6	64,5	61,0	49,7	51,4	53,0	53,9

Sulle reti europea e nazionale, che più hanno risentito delle conseguenze degli scioperi del personale, il traffico acquisito è aumentato a saggi inferiori rispetto a quelli dell'offerta, con conseguente flessione dei coefficienti di utilizzo. Sulle linee intercontinentali, i risultati complessivi sono stati invece decisamente positivi. Si espongono in particolare (v. tabella n. 26) i risultati sul Nord Atlantico (Europa-Stati Uniti) settore in cui, malgrado la vivace concorrenza, l'*Alitalia* ha conservato la settima posizione tra le altre compagnie.

Su questi servizi alla notevole espansione dell'offerta dell'*Alitalia* si è accompagnato un incremento solo lievemente inferiore — e comunque assai più marcato di quello medio degli altri vettori — del traffico acquisito. Giova ricordare che sono ancora pendenti, per queste rotte, i gravi problemi connessi con la stipulazione, tuttora oggetto di negoziato, del nuovo accordo di traffico fra l'Italia e gli Stati Uniti. È da segnalare ancora la sensibile espansione registrata dal trasporto esclusivo di merci (+ 42%), secondo una tendenza in atto in tutto il mercato mondiale.

Tabella n. 26 - Traffico passeggeri sul Nord Atlantico (Europa-Stati Uniti) nel 1965 e nel 1966 (a)

	Alitalia	Altri vettori IATA
Numero posti offerti (migliaia)		
1965	350	5.808
1966	420	6.339
<i>Variazioni %</i>	+ 20,0	+ 9,1
Numero passeggeri trasportati (migliaia)		
1965	207	3.410
1966	247	3.861
<i>Variazioni %</i>	+ 19,3	+ 13,2
% occupazione posti		
1965	59,0	58,7
1966	58,8	60,9
<i>Variazioni %</i>	- 0,3	+ 3,7

(a) Fonte IATA (*International Air Transport Association*). È incluso il trasporto a domanda.

I proventi del traffico dell'*Alitalia* e delle società controllate sono passati da 130,6 miliardi nel 1965 a 148,7 miliardi nel 1966 (1) con un incremento del 13,9%, dovuto soprattutto ai servizi intercontinentali.

Il positivo sviluppo dell'attività nel 1966 trova riscontro in un risultato economico migliore di quello del precedente esercizio, che consentirà la distribuzione di un dividendo superiore a quello del 1965.

La consistenza del personale dell'*Alitalia* e delle società collegate ha segnato gli incrementi indicati nella tabella n. 27.

Tabella n. 27 - Personale impiegato dall'*Alitalia* e dalle società collegate a fine 1965 e 1966 (a)

	1965	1966	Variazioni %
<i>Alitalia</i>			
Impiegati	5.118	5.457	+ 6,6
Personale navigante	1.324	1.434	+ 8,3
Operai	2.648	2.651	+ 0,1
Totale	9.090	9.542	+ 5,0
<i>Società collegate</i>	729	714	- 2,1
Totale generale	9.819	10.256	+ 4,5

(a) Compreso il personale all'estero: 2.287 unità a fine 1965 e 2.415 unità a fine 1966.

(1) Esclusi i ricavi diversi (7,1 miliardi nel 1965 e 8,1 miliardi nel 1966).

Il miglioramento della produttività pro capite, risultante dal confronto fra l'aumento del personale *Alitalia* (+ 5%) e quello del traffico effettuato dalla compagnia (+ 18,1%), va attribuito principalmente all'azione svolta per l'addestramento del personale e per la migliore utilizzazione degli aerei.

Nel corso dell'anno, sono stati rinnovati i contratti collettivi di lavoro per tutte le categorie del personale dipendente dall'*Alitalia*. Il periodo di validità dei nuovi contratti, scadenti nel 1969, è stato fissato in tre anni, contro i due anni e mezzo di quelli precedenti.

L'*Aero Trasporti Italiani-ATI* ha potenziato, con l'istituzione di nuove linee e un incremento di frequenze, la rete minore dei servizi nazionali. Inoltre nel corso dell'anno la compagnia ha assunto l'esercizio tecnico di alcune linee interne della Libia per incarico della KLA. I risultati economici possono considerarsi soddisfacenti.

La *Società Aerea Mediterranea-SAM*, che svolge la propria attività nel campo dei voli a domanda, ha registrato nel 1966, a seguito dell'azione commerciale svolta e del confortante risveglio del mercato interno, un ulteriore miglioramento degli introiti. Tuttavia, perdurando le note cause di fondo che ostacolano un più completo sviluppo del volo a domanda in Italia (paese essenzialmente ricettivo di traffico turistico), il bilancio dell'esercizio si è chiuso ancora in perdita.

La *Elivie-Società Italiana Esercizio Elicotteri* ha proseguito anche nel 1966 l'esercizio di alcune linee sul golfo di Napoli. È in corso un ampliamento delle attività della società nel campo dei servizi a domanda.

L'esercizio della *So.Ge.Me.-Società Gestione Mense*, la cui preminente attività è quella di approvvigionamento dei pasti a bordo degli aerei, è stato fortemente turbato da una grave e lunga agitazione sindacale. Conseguentemente il risultato economico è stato negativo.

Gli investimenti effettuati nel corso del 1966 nel settore dei trasporti aerei sono ammontati a 30,6 miliardi: 21,3 miliardi per la flotta e 9,3 miliardi per gli impianti e le attrezzature a terra.

Autostrade

Con il 1966 si è concluso il primo decennio di attività della società *Autostrade*. In tale periodo essa ha provveduto alla costruzione di 1.043 km di nuove autostrade e al raddoppio o ammodernamento di altri 339 km; pertanto, la società esercisce attualmente una rete di 1.382 km (v. tabella n. 28) pari a due terzi di quella nazionale, che si estende su 2.094 km.

Tabella n. 28 - Rete autostradale del gruppo IRI in esercizio al 31 dicembre 1966

Autostrade	Tronchi	km
Milano-Roma-Napoli	intera autostrada	755,0
Firenze-Mare	intera autostrada	81,7
Milano-Brescia	intera autostrada	93,5
Milano-Laghi	intera autostrada	79,8
Genova-Serravalle	intera autostrada	50,0
Genova-Savona	Genova Cornigliano-Savona	42,0
Genova-Sestri Levante	Genova Nervi-Rapallo	17,1
Bologna-Padova	Bologna-Ferrara Sud (allacciamento alla S.S. 64)	35,3
Napoli-Bari	Napoli-Avellino Sud	49,6
Bologna-Canosa	Canosa (Strada prov. S. Ferdinando)-Bari	70,0
	Bologna (via Massarenti)-Rimini Sud	108,4
	<i>Totale</i>	1.382,4

È da rilevare che, a fine 1966 (v. tabella n. 29), la rete autostradale italiana in esercizio si colloca, in Europa Occidentale, al secondo posto per estensione assoluta e al quinto posto se rapportata al territorio nazionale, con un indice che supera comunque quello medio della CEE.

Tabella n. 29 - Estensione della rete autostradale nei principali paesi europei al 31 dicembre 1966

Paesi	Rete autostradale al 31 dicembre 1966		Autostrade per 10.000 kmq di superficie
	km	%	km
Belgio	333	4,6	109
Francia	773	10,6	14
Germania Occidentale	3.521	48,1	142
Italia	2.094	28,6	70
Olanda	591	8,1	176
Totale CEE	7.312	100,0	63
Regno Unito	689		28
Austria	364		43
Norvegia	50		2
Svezia	235		5
Svizzera	352		85

Nella tabella n. 30 è riepilogata la situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1966.

Tabella n. 30 - Situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1966

	In esercizio km	In corso di costruzione km	In progettazione km	Totale km
	in chilometri			
Autostrade ANAS	98,5	412,6	122,5	633,6
Autostrade IRI	1.382,4	539,2	309,0	2.230,6
Altre autostrade	613,1	746,6	542,2	1.901,9
Totale	2.094,0	1.698,4	973,7	4.766,1

Nel corso del 1966 la società ha aperto al traffico 282,8 km di nuove autostrade, relativi ai tronchi indicati nella tabella n. 31.

In tal modo, la rete esercita dalla società a fine 1966, raggiungendo i 1.382,4 km, era pari a circa il 62% dell'intera rete in concessione al gruppo IRI (km 2.230,6). È da rilevare che, nel gennaio 1967, è stata inaugurata l'intera autostrada Roma-Civitavecchia di 65,4 km.

I risultati conseguiti dalla società nel 1966 sono particolarmente apprezzabili, stante il perdurare nell'anno delle difficoltà, già rilevate nei precedenti esercizi, che ritardano il regolare svolgimento dei lavori. Tali sono: le numerose varianti che intervengono in corso d'opera e che debbono essere sottoposte all'approvazione dell'ANAS; le laboriose procedure di accordo con gli enti coinvolti dall'attraversamento di strade, linee ferroviarie e linee elettriche; la risoluzione di problemi tecnici

Tabella n. 31 - Tronchi autostradali della rete in concessione al gruppo IRI aperti al traffico nel corso del 1966

Autostrade	Tronchi	km
Bologna-Canosa	Bologna (via Massarenti)-Rimini Sud	108,4
Napoli-Bari	Canosa (Strada prov. S. Ferdinando)-Bari	70,0
	Napoli-Avellino Sud	49,6
Bologna-Padova	Bologna-Ferrara Sud (allacciamento alla S.S. 64)	35,3
Genova-Sestri L.	Genova Nervi-Recco	11,5
Genova-Savona	Albisola-Savona	8,0
	<i>Totale</i>	282,8

di rilievo sui quali debbono pronunziarsi anche i competenti organi dello Stato. Va al riguardo ribadito che il futuro avanzamento del programma autostradale affidato al gruppo è condizionato ad una completa revisione del rapporto di convenzione con l'ANAS, che tenga conto delle mutate condizioni economiche e finanziarie nelle quali opera la società *Autostrade*.

L'attività di progettazione esecutiva dell'intera rete in concessione, come noto, è stata virtualmente ultimata nel 1965; invero, lo svolgimento di tale attività nello scorso esercizio ha riguardato soltanto la modificazione, prescritta dall'ANAS, dei progetti di alcuni tronchi autostradali non ancora appaltati e lo studio di alcune varianti a progetti già approvati e in corso di esecuzione, in dipendenza sia di particolari caratteristiche geologiche emerse nelle zone attraversate, sia delle richieste di enti locali.

Per le difficoltà sopra accennate non è stata assegnata la costruzione di nuovi lotti, fatta eccezione per il tratto terminale dell'Autostrada Como-Chiasso (valico di frontiera di Brogeda), appaltato nel settembre 1966.

A fine 1966 restavano ancora da appaltare, subordinatamente all'approvazione dei progetti esecutivi, 309 km (pari al 13,9% della rete in concessione al gruppo) relativi ai seguenti tronchi dell'autostrada Bologna-Canosa:

	km
Raccordo di Ravenna	27
Ancona-Porto d'Ascoli	79
Porto d'Ascoli-Pescara	47
Vasto-Foggia	108
Foggia-Canosa.....	48
	309

Per i tronchi sopra indicati sono in corso studi per valutare il maggiore costo derivante dall'eventuale allargamento della banchina spartitraffico fino a 12 metri.

Per i tronchi autostradali appaltati nel 1965, esperita la procedura di occupazione temporanea, si è potuto addivenire nella maggior parte dei casi alla definizione, concordata con i proprietari, delle relative indennità; in particolare sono state definite in via amichevole 2.293 pratiche, per una superficie di 724 ha e con un impegno di circa 4,3 miliardi di lire. È stato inoltre pressoché ultimato il pagamento delle indennità concordate per gli espropri eseguiti in epoca precedente e relativi, in particolare, alla Milano-Laghi e ai tronchi Bologna-Rimini, Bologna-Ferrara, Genova-Rapallo, Napoli-Avellino e Canosa-Bari. I pagamenti effettuati nell'anno hanno interessato 3.093 proprietari, per una superficie di circa 653 ha ed un importo di 6,4 miliardi di lire.

Ritardi si sono registrati nell'espletamento delle valutazioni previste dall'art. 11 della legge 24 luglio 1961, n. 729 occorrenti per procedere al deposito delle indennità e all'emissione del decreto di espropriazione nei confronti dei proprietari con i quali non è stato raggiunto un accordo.

L'attività di costruzione a fine anno interessava 539,2 km di nuovi tronchi autostradali, pari al 24,1% dell'intera rete in concessione al gruppo e al 31,7% della corrispondente rete italiana in corso di costruzione alla stessa data (v. tabella n. 30). Sono proseguiti, infine, i lavori di completamento, di sistemazione e di ripristino sulle autostrade già in servizio.

Si indica, nella tabella n. 32, lo stato di avanzamento dei lavori al 31 dicembre scorso, calcolato in base alla quota, sostenuta a tutto il 1966, del costo totale previsto dai decreti ministeriali di approvazione dei progetti. È da rilevare che 109,6 km si riferiscono a tronchi iniziati nel 1963 e precisamente alle autostrade Roma-Civitavecchia (km 65,4 aperti al traffico nel gennaio 1967), Como-Chiasso (km 8,5 di cui 6 pressoché ultimati), nonché al tronco Rivarolo-Nervi (km 11,4) e alla Tangenziale di Bologna (km 24,3), la cui apertura al traffico è prevista entro l'anno in corso; i residui 429,6 km riguardano tronchi sui quali i lavori hanno avuto inizio nel corso del secondo semestre del 1965.

I dati statistici relativi ai lavori eseguiti nel corso del 1966 sono riportati nella tabella n. 33.

Ai suddetti lavori sono corrisposte 2,3 milioni di giornate lavorative.

Alla fine del 1966 il personale occupato presso le imprese appaltatrici dei lavori era pari, complessivamente, a 661 impiegati e 7.317 operai; i mezzi meccanici assommavano a 3.462.

Le punte massime sono state di 8.965 operai e di 3.786 mezzi meccanici nel mese di settembre e di 719 impiegati nel mese di luglio.

A fine anno il personale dipendente dalla società *Autostrade* era salito, soprattutto in conseguenza dell'apertura al traffico dei nuovi tronchi, a 2.096 unità con un aumento di 232 addetti rispetto all'anno precedente. Tuttavia, l'affinamento organizzativo e il miglioramento delle capacità professionali hanno consentito di ridurre il rapporto addetti-km di rete in esercizio da 1,66 nel 1965 a 1,49 nello scorso anno.

Gli investimenti effettuati nel 1966 ammontano nel complesso a 89,8 miliardi di lire, al lordo di 23,4 miliardi di contributi ANAS liquidati.

Tabella n. 32 - Stato di avanzamento dei lavori autostradali del gruppo al 31 dicembre 1966

Autostrade	Tronchi	km	Stato di avanzamento lavori a fine 1966 (a)	Previste date di apertura al traffico
Como-Chiasso	Como-Chiasso	8,5	47% (b)	dicembre 1969
Genova-Savona	Collegamento Genova-Cornigliano con Autostrada Genova-Serravalle e raccordo di Zinola a Savona	3,5	(c)	(c)
Genova-Sestri L.	Genova Rivarolo-Genova Nervi	11,4	75% (d)	dicembre 1967
	Stazione Rapallo-Sestri Levante	20,0	9%	dicembre 1969
Bologna-Padova	Tratto tra svincolo Pratinovi (Ferrara) e Rovigo	36,7	5%	giugno 1969
	Rovigo-Padova	50,0	9%	giugno 1969
	Tratto di allacciamento della S.S. 64 alla S.S. 16	4,6	di prossimo inizio	giugno 1969
Roma-Civitavecchia	Roma-Civitavecchia	65,4	lavori ultimati	gennaio 1967
Napoli-Bari	Avellino Sud-Canosa (Strada prov.le S. Ferdinando)	123,9	13%	dicembre 1969
	Raccordo Bari	4,9	33%	agosto 1968
Bologna-Canosa	Tangenziale di Bologna	24,3	66%	settembre 1967
	Rimini-Ancona	104,0	16%	aprile 1969
	Pescara-Vasto	82,0	15%	dicembre 1969
		539,2		

(a) Costi sostenuti a tutto il 1966 sul totale dei costi approvati con decreto ministeriale. Si noti che alcuni costi (strato di usura delle pavimentazioni ecc.) vengono sostenuti dopo l'apertura al traffico.

(b) I lotti 1° e 2° sono pressochè ultimati. Sul lotto 3° (valico di frontiera di Brogeda), appaltato nel settembre 1966, i lavori sono in fase di avvio.

(c) I relativi lavori di costruzione sono effettuati dall'ANAS mentre alla società Autostrade compete l'esecuzione delle opere complementari. Per il raccordo di Zinola il progetto esecutivo è in corso di redazione.

(d) È prevista l'esecuzione di un notevole complesso di lavori suppletivi.

Tabella n. 33 - Lavori eseguiti sulla rete autostradale del gruppo IRI nel 1966

Autostrade	Scavi all'aperto	Scavi in galleria	Rilevati	Calcestruzzi Murature	Pavimentaz. (complete di massiciata)
	(m ³ migliaia)			(m ² migliaia)	
Genova-Serravalle	—	—	—	—	4
Genova-Savona	55	16	20	17	138
Milano-Laghi	—	—	—	—	13
Milano-Brescia	7	—	8	1	—
Como-Chiasso	38	39	37	28	2
Genova-Sestri Levante	711	466	997	361	185
Bologna-Padova	451	—	2.458	48	609
Roma-Civitavecchia	199	54	271	75	1.408
Napoli-Bari	4.285	35	3.874	343	682
Bologna-Canosa	6.872	123	7.803	545	1.370
<i>Totale</i>	12.618	733	15.468	1.418	4.411

Sulla rete autostradale in esercizio della società è proseguita, anche nel 1966, la favorevole espansione del traffico che ha raggiunto, come appare dalla tabella n. 34, un volume complessivo di 6,4 miliardi di veicoli·km; rispetto al 1965, per tratti comparabili in termini di apertura al traffico, l'incremento è stato nel complesso del 10,6% (passeggeri + 8,8%; merci + 16,5%). Anche nel 1966 si conferma comunque il tendenziale rallentamento del saggio di espansione del traffico complessivo, che è risultato di circa due punti inferiore a quello registrato nel 1965 (+ 12,3%).

Il rallentamento constatato è comunque dovuto esclusivamente al traffico passeggeri; invero, il saggio di incremento del traffico merci, soprattutto in conseguenza della migliorata congiuntura economica, ha segnato una forte ripresa, particolarmente marcata sull'Autostrada del Sole (+ 20%) e sulla Milano-Laghi (+ 23,1%).

In complesso il trasporto di beni è risultato nel 1966 pari a circa il 23% del traffico totale, contro il 22% dell'anno precedente.

La forte espansione del traffico merci autostradale rivela una indubbia preferenza di tale tipo di utenza a servirsi della viabilità a pagamento, anche tenuto conto che il volume totale del traffico pesante su strada è risultato negli ultimi anni pressoché stazionario.

Per il 1966 è possibile, per la prima volta, confrontare con il precedente esercizio l'andamento del traffico svoltosi sull'intera Autostrada del Sole, inaugurata nell'ottobre 1964. Su tale arteria, nel corso dell'anno, si è registrato un traffico complessivo di 3,8 miliardi di veicoli·km (+ 10,6% rispetto al 1965), corrispondente ad oltre il 59% del traffico dell'intera rete del gruppo.

Il totale dei veicoli effettivi immessi sull'intera rete autostradale del gruppo è stato nel 1966 di 115,3 milioni (91,9 milioni passeggeri e 23,4 milioni merci) contro 96,2 milioni dell'anno precedente con un incremento del 19,9%; l'Autostrada del Sole con 46,5 milioni di veicoli ha assorbito il 40,3% del totale.

Tabella n. 34 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1966

Autostrade	Passeggeri		Merci		Totale	
	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1965 (a)	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1965 (a)	Migliaia veicoli-km	Variazioni % sul 1965 (a)
Milano-Bologna	926.655	+ 6,9	277.184	+ 20,8	1.203.839	+ 9,8
Bologna-Firenze	361.442	+ 5,4	160.806	+ 18,2	522.248	+ 9,1
Firenze-Roma	865.523	+ 7,8	321.167	+ 22,9	1.186.690	+ 11,5
Roma-Napoli	701.651	+ 10,4	162.685	+ 14,9	864.336	+ 11,2
<i>Totale Autostrada Milano-Napoli (A)</i>	<i>2.855.271</i>	<i>+ 7,8</i>	<i>921.842</i>	<i>+ 20,0</i>	<i>3.777.113</i>	<i>+ 10,6</i>
Firenze-Mare	359.914	+ 10,4	73.290	+ 13,9	433.204	+ 11,0
Genova-Serravalle	262.465	+ 14,5	124.831	— 1,0	387.296	+ 9,0
Milano-Brescia	690.816	+ 10,3	239.313	+ 13,8	930.129	+ 11,2
Milano-Laghi (b)	424.174	+ 8,8	55.959	+ 23,1	480.133	+ 10,3
<i>Totale tronchi aperti al traffico da più di un anno (B)</i>	<i>1.737.369</i>	<i>+ 10,5</i>	<i>493.393</i>	<i>+ 10,6</i>	<i>2.230.762</i>	<i>+ 10,6</i>
<i>Totale (A) + (B)</i>	<i>4.592.640</i>	<i>+ 8,8</i>	<i>1.415.235</i>	<i>+ 16,5</i>	<i>6.007.875</i>	<i>+ 10,6</i>
<i>Altri tronchi entrati in esercizio nel 1966 o i cui dati di traffico non sono comparabili con quelli del 1965</i>	354.335	—	37.522	—	391.857	—
<i>Totale generale</i>	<i>4.946.975</i>	<i>—</i>	<i>1.452.757</i>	<i>—</i>	<i>6.399.732</i>	<i>—</i>

(a) Calcolate con riferimento ai dati relativi ai tratti comparabili in termini di periodi di apertura al traffico.

(b) Per consentire un corretto confronto tra i veicoli-km registrati con l'attuale sistema aperto — in vigore dal dicembre 1965 — e quelli registrati con il precedente sistema chiuso a tratte tariffarie, i dati relativi ai veicoli-km del 1965 sono stati opportunamente depurati.

La percorrenza media per veicolo sull'intera rete del gruppo è scesa, per il traffico passeggeri, da km 57,6 a km 53,8 e, per quello merci, da km 63,0 a km 62,0; in entrambi i casi ciò è da attribuirsi alla apertura al traffico, nel corso del 1966, di tronchi autostradali di limitata lunghezza.

La punta massima di traffico giornaliero si è registrata il 4 settembre sull'autostrada Milano-Laghi con 79.800 veicoli effettivi.

Nel corso del 1966 gli incidenti sulla rete autostradale in esercizio sono stati 6.941, di cui 192 mortali (250 morti); tali valori risultano superiori, in termini assoluti, a quelli riscontrati lo scorso anno, mentre il numero di incidenti, riferito a 100 milioni di veicoli-km, è diminuito, nel complesso, da 110 a 108 e, per quelli mortali, da 3,1 a 3,0.

I proventi del traffico per pedaggi sono stati pari, nel 1966, a 42 miliardi di lire, con un incremento del 20,7% rispetto al precedente esercizio.

L'incremento degli introiti è stato determinato, oltre che dall'aumento del traffico — a sua volta legato in parte all'ampliamento della rete — anche dall'applicazione per l'intero anno sulle autostrade ex ANAS delle nuove tariffe adeguate a quelle di convenzione (1).

L'ammontare dei costi di costruzione, delle spese di progettazione e direzione lavori, delle spese di esercizio e degli oneri finanziari sostenuti nell'anno, al netto degli introiti di esercizio, è stato pari a 80,6 miliardi di lire; tale valore è stato portato, come nei precedenti esercizi, in aumento della voce dell'attivo patrimoniale « costo di costruzione delle autostrade », che ha raggiunto a fine 1966 l'importo di 538,2 miliardi di lire.

La *Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco*, avendo sostanzialmente completata nel 1966 la costruzione del traforo (avviata nel 1958), è entrata nella fase di esercizio.

La struttura organizzativa della società è stata trasformata in relazione alla nuova attività svolta; in particolare è venuto a cessare il rapporto di consulenza con la società *Autostrade* in atto dal 1965.

Nel corso del 1966 è stata portata a termine la maggior parte dei lavori di sistemazione del piazzale italiano; le opere residue saranno completate nei primi mesi del corrente anno.

Il costo dei lavori eseguiti a tutto il 1966 ammonta a circa 16 miliardi di lire, cui dovranno essere aggiunti i compensi per la revisione dei prezzi e per le eventuali riserve delle imprese appaltatrici.

I dati di traffico, relativi all'esercizio 1966, hanno superato nettamente le previsioni iniziali: sono infatti transitati nei due sensi 592.450 autoveicoli (937.521 dal 19 luglio 1965 a tutto il 1966). Il volume del traffico merci, con 44.856 autoveicoli transitati nel 1966, ha portato il traforo del Monte Bianco al terzo posto tra i grandi itinerari attraverso le Alpi, subito dopo i valichi del Brennero e di Tarvisio. Ciò induce a formulare più favorevoli previsioni per l'andamento della gestione negli anni venturi.

I proventi per pedaggi, di competenza della società, sono stati pari, nel 1966, a un miliardo di lire.

(1) Solo le tariffe applicate sulla Milano-Laghi risultano ancora mediamente inferiori di circa il 20% a quelle di convenzione.

Radiotelevisione

Nel corso del 1966 le reti televisive hanno registrato le variazioni indicate nella tabella n. 35.

Tabella n. 35 - Incremento degli impianti televisivi nel 1966

		Consistenza		Incrementi
		al 31-12-1965	al 31-12-1966	
I RETE TV				
	Trasmettitori	32	35	3
	Ripetitori	637	640	3
	<i>Totale</i>	<u>669</u>	<u>675</u>	<u>6</u>
II RETE TV				
	Trasmettitori	32	32	—
	Ripetitori	82	193	111
	<i>Totale</i>	<u>114</u>	<u>225</u>	<u>111</u>
	<i>Totale generale</i>	<u>783</u>	<u>900</u>	<u>117</u>

Di particolare rilievo risulta l'installazione, avvenuta nell'anno, di 111 nuovi ripetitori sulla II rete TV che hanno consentito di estendere all'85% della popolazione la ricezione del secondo programma televisivo, contro una percentuale dell'80% prevista dalla convenzione con lo Stato del 7 febbraio 1963.

Sulla prima rete televisiva, in grado di servire pressoché tutta la popolazione italiana, l'installazione di nuovi impianti trasmettenti e il potenziamento di quelli esistenti mirano, da un lato, a migliorare la qualità del servizio, dall'altro, ad eliminare progressivamente le residue zone marginali, con modestissime aliquote di utenza, che non possono ancora ricevere le trasmissioni.

Nell'insieme, alla fine del 1966 erano in funzione sulle due reti televisive 900 impianti trasmettenti, contro i 783 di fine 1965.

Nel 1966 sono stati ancora ampliati e ammodernati i collegamenti televisivi, in particolare con la sostituzione di cavi coassiali mediante ponti radio e con il miglioramento e il potenziamento delle giunzioni internazionali.

È proseguita altresì l'esecuzione del piano di automatizzazione degli impianti trasmettenti inteso sia a ridurre i costi del personale sia a migliorare il servizio, in particolare attraverso l'eliminazione dei tempi d'interruzione.

Le ore di trasmissione televisiva nel 1966 sono state 4.707 — pari a quelle del 1965 — di cui 3.700 sul programma nazionale e 1.007 sul secondo programma. La quota maggiore del totale è stata assorbita dai programmi ricreativi e culturali con il 42%, seguiti dai programmi informativi (29,7%), dai programmi scolastici (19,1%) e dalle altre trasmissioni (9,2%).

Nell'insieme, la distribuzione delle ore di programmazione non si è discostata sostanzialmente nel 1966 da quella dell'anno precedente. Particolare cura è stata dedicata anche nello scorso esercizio al coordinamento delle trasmissioni sulle due reti, in modo da offrire ai telespettatori possibilità di scelta fra programmi di diverso contenuto.

Notevole interesse hanno continuato a suscitare le trasmissioni scolastiche: il centro di Telescuola è stato visitato nell'anno trascorso da 170 esperti di 58 paesi e a un programma di « Non è mai troppo tardi » è stato assegnato uno dei premi Giappone; vanno poi ricordati il seminario organizzato a Telescuola, su iniziativa del Consiglio d'Europa e con la partecipazione di 21 rappresentanti di governi europei, e le consulenze a favore di diversi paesi, specie mediterranei, su richiesta degli interessati o dell'UNESCO.

Nel 1966 è continuata l'attività di ampliamento e potenziamento delle reti radiofoniche, come risulta dalla tabella n. 36.

Tabella n. 36 - Incremento degli impianti radiofonici nel 1966

Tipo di trasmettitore	Consistenza				Incrementi	
	al 31-12-1965		al 31-12-1966		n.	potenza kW
	n.	potenza kW	n.	potenza kW		
A onda media	127	1.455	129	1.621	2	166
A onda corta	10	555	10	555	—	—
A modulazione di frequenza	1.470	239	1.549	249	79	10

Sulla rete a onda media sono entrati in funzione due nuovi impianti trasmettenti, mentre la potenza complessiva è aumentata da 1.455 a 1.621 kW. Al fine di migliorare le condizioni di ascolto dei programmi, sul territorio nazionale come all'estero, la RAI ha predisposto un piano di potenziamento degli impianti a onda media che, nel giro di circa due anni, consentirà di pressoché raddoppiare la potenza attuale.

La rete a modulazione di frequenza, a sua volta, è stata dotata di 79 nuovi trasmettitori che hanno portato il totale degli impianti esistenti a 1.549, con una potenza complessiva di circa 250 kW.

Un notevole sviluppo ha registrato, grazie soprattutto a una nuova regolamentazione delle modalità di pagamento del canone, la domanda per il servizio di filodiffusione, oggi disponibile in dodici grandi città italiane.

Nel 1966 le ore di trasmissione radiofonica sono state 42.461 (42.806 nel 1965), di cui 16.457 (38,7%) di programmi in rete nazionale, 14.420 (34%) di programmi locali e 11.584 (27,3%) di programmi per l'estero.

Nel secondo semestre del decorso esercizio è stata sperimentata con successo una nuova impostazione dei programmi radiofonici adottata a partire dal 1° gennaio 1967. La riforma si ispira a diversi criteri, che convergono tutti sull'obiettivo di rendere la radio un mezzo di svago e di informazione, adeguato — sia nello stile che nei contenuti — alle diverse abitudini di ascolto e alla ormai mutata composizione del suo pubblico. Tra le sue principali caratteristiche vanno indicate la maggiore stabilità della collocazione oraria dei vari generi di trasmissione lungo l'arco della settimana e lo snellimento delle trasmissioni culturali, più brevi, più numerose e maggiormente legate a fatti e problemi di attualità e di più largo interesse.

Alla fine del 1966 gli abbonati alle radiodiffusioni erano pari a 11.051.485, con un aumento, rispetto alla fine dell'anno precedente, di 436.442 unità (4,1%), inferiore di circa 80.000 unità a quello del 1965. Gli abbonati anche alla televisione avevano raggiunto, a loro volta, alla stessa data il numero di 6.855.298 segnando un aumento netto nell'anno di 810.756 unità, contro un incremento di 829.039 unità registrato nel 1965.

L'andamento decrescente degli incrementi assoluti degli abbonamenti (alquanto contenuto, peraltro, per la televisione) trova giustificazione essenzialmente nella ormai ampia diffusione raggiunta dall'utenza in rapporto al reddito.

Si veda al riguardo la tabella n. 37 dove il rapporto fra utenza e reddito pro capite relativo all'Italia è posto a confronto con quello riscontrabile negli altri principali paesi europei a fine 1965.

Tabella n. 37 - Abbonamenti complessivi e televisivi in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1965

Paesi	Abbonamenti (migliaia)		Densità per 1.000 abitanti		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
Austria	2.810	702	387,3	96,8	1,72	0,76
Olanda	4.602	2.049	374,4	166,7	1,26	0,99
Belgio	3.289	1.496	347,6	158,1	1,05	0,84
Italia	10.615	6.045	205,8	117,2	1,00	1,00
Francia	14.621	6.346	298,9	129,7	0,89	0,68
Gran Bretagna	16.134	13.488	295,5	247,1	0,88	1,29
Germania R. F.	17.342	11.328	293,7	191,9	0,87	1,00
Danimarca	1.387	1.004	291,5	211,1	0,76	0,96
Svizzera	1.820	621	306,1	104,4	0,67	0,40

Si rileva dai dati esposti che per l'utenza complessiva l'Italia è superata, nel rapporto tra densità e reddito, da altri tre paesi, mentre per la televisione solo la Gran Bretagna, il cui servizio è iniziato con un anticipo di sette anni sull'Italia, registra un indice più elevato di quello italiano.

Nella tabella n. 38 si indica la ripartizione dell'utenza per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1966.

Tabella n. 38 - Diffusione e incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1966

Circoscrizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incremento % sul 1965	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incremento % sul 1965	per 100 famiglie
Nord	5.974	3,6	82,7	3.737	13,6	51,7
Centro	2.226	4,4	80,5	1.456	12,2	52,7
Sud	1.937	4,9	59,2	1.156	13,7	35,4
Isole	914	5,1	53,9	506	15,5	29,8
Totale	11.051	4,1	73,9	6.855	13,4	45,8

È da sottolineare che nel 1966 si è ulteriormente ridotto il divario, in termini di densità, fra le regioni meridionali e il resto del Paese: nelle prime, infatti, come appare dalla tabella n. 38, l'utenza sia complessiva che televisiva ha registrato nel 1966 saggi di incremento superiori a quelli delle restanti regioni.

Nel 1966 gli abbonamenti autoradio, salendo da 544 mila a 689 mila, hanno segnato il massimo incremento finora registrato, in termini assoluti, da questo tipo di utenza.

Con gli sviluppi prima ricordati la densità per 100 famiglie è salita nel 1966 dal 72,6% al 73,9% per l'insieme dei servizi e dal 41,4% al 45,8% per la televisione (1).

Per quanto riguarda i rapporti con l'estero, essi sono stati intensificati sia nei campi tradizionali sia in nuovi settori di attività, quali la produzione di programmi radiofonici e televisivi appositamente studiati e realizzati per la diffusione in altri paesi. La RAI ha mantenuto anche nel 1966 stretti rapporti di collaborazione e di scambio di informazioni con organismi radiotelevisivi esteri; è da ricordare altresì l'opera di assistenza tecnica (progettazioni, costruzione di impianti, forniture di apparati e attrezzature tecniche, addestramento del personale) prestata ai paesi in via di sviluppo.

Inoltre, è proseguita nell'anno la realizzazione di programmi ricreativi ed informativi per i lavoratori italiani residenti in Svizzera e nella Germania Occidentale.

Va infine fatta menzione della XVIII edizione del Premio Italia, svoltasi a Palermo

(1) La serie delle densità è stata rielaborata in base alle nuove valutazioni dell'ISTAT sul numero delle famiglie italiane

nel settembre 1966; ad essa hanno partecipato 200 delegati di 40 organismi radio-televisivi appartenenti a 30 nazioni e vi sono state presentate 58 opere radiofoniche e 47 opere televisive.

Il personale d'organico della RAI era pari, al 31 dicembre 1966, a 9.205 addetti, con un incremento, rispetto alla fine dell'anno precedente, di 347 addetti, pari al 3,9%.

Nel 1966 la RAI ha effettuato investimenti in impianti per 15,7 miliardi, in confronto ai 12,7 miliardi del 1965.

L'andamento economico dell'azienda comincia a risentire della rallentata espansione dell'utenza, mentre le spese sono correlate con il crescente impegno della società sia sul piano tecnico che su quello del miglioramento qualitativo dei servizi offerti. Per il 1966 il conto economico si è comunque potuto chiudere con un margine lordo che ha consentito adeguati stanziamenti al fondo ammortamenti e la distribuzione come nel 1965 di un dividendo pari al 6%.

La quota degli introiti della RAI devoluta allo Stato nel 1966 è stata pari a 10.490 milioni, con un aumento di oltre 1 miliardo rispetto al 1965.

Nel corso del 1966 l'attività della *Sipra* ha superato i soddisfacenti livelli raggiunti negli anni precedenti. I risultati dell'esercizio, pressochè uguali a quelli del 1965, hanno permesso la distribuzione di un dividendo del 10% pari a quello dell'anno precedente. Nel 1966 la società ha effettuato investimenti per 0,2 miliardi, come nel 1965.

Partecipazioni varie

SME-Società Meridionale Finanziaria

In attuazione del programma di impiego delle risorse provenienti dallo smobilizzo del credito verso l'ENEL, la SME ha effettuato nel 1966 investimenti per un totale di L.miliardi 23,2. Per tali investimenti sono state utilizzate le quote capitale dell'indenizzo maturate e incassate nel corso del 1966 (L.miliardi 11,8) nonché le liquidità disponibili a fine 1965.

Del suddetto totale, L.miliardi 12 sono stati destinati ad acquisti di nuove partecipazioni e L. miliardi 11,2 a finanziamenti a società collegate.

L'acquisto di partecipazioni nei settori d'intervento diretto assomma a L.miliardi 2,9 e si riferisce all'acquisizione del 50% del pacchetto azionario della *Bestat-Beni Stabili Taranto*, definita nei primi mesi del 1966; all'ingresso per il 60% nel capitale sociale della *Società Romana Supermarkets* (successivamente denominata *Società Generale Supermercati*); alla sottoscrizione, infine, in sede di costituzione della società insieme con l'IRI e il *Banco di Napoli*, del 15% del capitale sociale della *Infrasud s.p.a.*, destinata a realizzare l'autostrada *Tangenziale Nord* di Napoli.

Tali iniziative segnano l'ingresso della società in nuovi importanti settori operativi — urbanistico, grande distribuzione commerciale, infrastrutture viarie — destinati ad avere interessanti sviluppi nei programmi di attività della SME.

Per quanto riguarda i finanziamenti a società collegate essi risultano per l'80% relativi allo sviluppo dei settori d'intervento diretto: i maggiori importi riguardano la *Celdit*, la *Bestat* e la *Generale Supermercati*.

Tra gli impieghi di portafoglio, va infine ricordato l'acquisto di 3.600.000 azioni SIP per un valore di carico di 8,5 miliardi.

Nell'insieme l'attivo della SME, a fine 1966, risultava ripartito: per il 15% (contro l'8% di fine 1965) in partecipazioni e finanziamenti in settori di intervento diretto; per il 26% (contro il 22%) in partecipazioni di portafoglio; per il 59% (contro il 70%), infine, in crediti verso l'ENEL e altre disponibilità.

Il risultato economico, pur scontando gli effetti della unilaterale rivalutazione da parte dell'ENEL dei beni restituiti alla SME (che, sebbene oggetto di contestazione,

si è tradotta in una decurtazione degli indennizzi dovuti alla società) e di una diminuzione nel rendimento medio delle partecipazioni, consente di assegnare al capitale sociale un dividendo dell'8%, pari a quello dei precedenti esercizi.

CELDIT — L'industria cartaria italiana ha registrato nel 1966 un incremento produttivo del 16,2%, nettamente più alto di quello medio dell'industria manifatturiera (11,9%).

Nel settore della carta da scrivere e da stampa, cui è interessata la CELDIT, l'incremento è stato del 14,3%. Più contenuto lo sviluppo dei consumi interni, i dati ad oggi noti mettendo in evidenza una diminuzione delle importazioni e un contemporaneo aumento delle esportazioni. In ogni caso la ripresa in atto ha consentito di ridurre l'eccesso di capacità produttiva, che aveva caratterizzato gli anni dal 1963 al 1965 — anche in relazione ai considerevoli programmi di ampliamento realizzati in quel periodo — con effetti particolarmente negativi sul livello dei prezzi. In tale contesto la CELDIT, pur subendo una flessione media dei prezzi del 3%-4%, ha segnato, grazie anche all'elevato livello qualitativo della sua produzione, un incremento del fatturato dell'ordine del 10%.

Ai primi di ottobre è entrata in esercizio, come previsto, la terza macchina continua mentre prosegue la realizzazione del programma di ammodernamento degli impianti, che consentirà una parziale conversione della produzione verso i tipi di carta più pregiati, in linea con i nuovi orientamenti della domanda.

Il bilancio dell'esercizio, sfavorevolmente influenzato dall'andamento dei prezzi e dal contemporaneo rialzo delle materie prime, si è chiuso in perdita.

NAPOLGAS — La società ha registrato nel 1966 un ulteriore sviluppo della propria attività, con un incremento delle vendite del 5%, dovuto all'aumento sia della utenza (3,8%) che del consumo per utente.

L'incremento della produzione è stato del 3,9%, con una contemporanea diminuzione dell'incidenza delle perdite sul gas immesso in rete.

Il risultato economico consente di distribuire un dividendo del 4,50%, pari a quello del precedente esercizio.

ALFACAVI — La società ha registrato nell'anno un buon sviluppo tanto del fatturato che degli ordini. Tale espansione (che riflette, in buona misura, il notevole rialzo dei prezzi della materia prima) ha interessato sia il settore dei cavi di energia (63% del fatturato totale) che quello dei cavi telefonici.

L'andamento descritto si è riflesso sul conto economico ed ha consentito, dopo aver stanziato adeguati ammortamenti, di remunerare il capitale sociale nella misura dell'8% (contro il 6% del 1965).

Industrie Alimentari e Conserve della Valle del Tronto-SURGELA — Gli sviluppi dell'attività della SURGELA, operante com'è noto anche nel campo della conservazione tradizionale (appertizzati e omogenati), sono legati principalmente alla espansione nel settore dei surgelati, che costituiscono un consumo ancora nuovo per il nostro paese.

Invero il mercato interno di questi prodotti, caratterizzato da livelli di assorbimento assai bassi (0,2 kg pro capite, contro i 3 kg della Germania e i 3,9 kg della Gran Bretagna), non ha sino ad oggi registrato la prevista impennata, anche per il notevole ritardo con cui si va realizzando l'indispensabile apparato distributivo (« catena del freddo »).

In tale contesto la società, oltre ad avviare i lavori di ampliamento dello stabilimento di Porto d'Ascoli, destinati a portare la capacità di produzione e conservazione dei surgelati da 2.400 a 3.500-4.000 t/anno, ha in corso la realizzazione di una propria catena di distribuzione, avendo risolto nel corso del 1966 il contratto che, in materia, la legava ad un'altra società.

A ciò ha corrisposto una flessione delle vendite sul mercato interno, più che compensata, peraltro, dallo sviluppo delle esportazioni.

Nell'insieme il fatturato della società è passato da 832 a 987 milioni (+ 18,6%), per poco più d'un terzo relativi al nuovo settore della surgelazione; il conto economico dell'esercizio si è chiuso con un risultato positivo.

SEBI-Società per l'Esercizio di attività Agricole e Immobiliari — Nel corso del 1966 la SEBI ha ulteriormente accresciuto, attraverso le sue consociate, il proprio patrimonio agricolo. Sono state acquistate tre tenute per complessivi 400 ettari a Cerignola - *Società Agricola S. Giovanni in Fonte*; Città S. Angelo (Pescara) - S.A. Fonte del Moro ed Eboli - S.A. Neptunia.

Complessivamente la SEBI era proprietaria, a fine 1966, di 1.720 ettari di cui 800 in gestione diretta; nelle due tenute di proprietà (« S. Chiara » nel Foggiano e « Monteruga » nel Leccese) i risultati sono stati soddisfacenti, permettendo la distribuzione agli azionisti di un dividendo del 20%. È d'altra parte da rilevare che la società ha in corso l'operazione d'aumento del capitale sociale da 267 a 1.067 milioni.

Società Generale Supermercati — La società, il cui fatturato è rimasto, nel 1966, sui livelli dell'esercizio precedente, ha aperto alla fine dell'anno due nuovi supermercati ad Ostia e a Colleferro, portando a sei il totale dei propri punti di vendita. Sono in corso i lavori di approntamento di altri sei punti di vendita, la cui apertura avrà luogo entro il corrente anno.

Nell'aprile 1966 l'assemblea straordinaria dei soci ha deciso l'aumento del capitale sociale da L.milioni 750 a L.milioni 1.250; l'operazione verrà attuata nel corrente anno.

I risultati economici del 1966 consentiranno di stanziare i consueti ammortamenti; come per il precedente esercizio, l'utile è stato riportato a nuovo.

FAP-Fabbrica Accumulatori Partenope — Nel corso dell'anno la FAP ha acquistato l'intero pacchetto azionario della *Società Fabbriche Accumulatori Henseberger*. Nel 1967 si procederà alla fusione delle due società modificando la denominazione sociale della FAP in quella di *Fabbriche Accumulatori Riunite Partenope Henseberger P. H.* Il capitale sociale della società è stato portato da 270 a 675 milioni. Tale operazione, cui si è accompagnata la stipula di un accordo di assistenza tecnica con la *Electric Storage Battery Company* di Filadelfia (uno dei maggiori produttori mondiali del ramo), dovrebbe consentire alla FAP il raggiungimento di dimensioni

aziendali competitive e la installazione a Casalnuovo (Napoli) di una nuova fabbrica di accumulatori di capacità produttiva ottimale.

Per il 1966 i risultati economici della società non dovrebbero discostarsi sensibilmente da quelli, positivi, del precedente esercizio.

SAIVO

L'attività aziendale, ripartita nei settori del vetro soffiato (bicchieri e calici), del vetro pressato (accessori da bagno) e del mosaico vetroso, ha risentito nel 1966 gli effetti di un ulteriore aggravamento delle condizioni del mercato sia per il prolungarsi della crisi edilizia (vetro pressato), sia per provvedimenti restrittivi di particolari categorie di vendite (bicchieri).

Negativo, infine, l'andamento del mosaico, caratterizzato da una grave e inarrestabile contrazione degli sbocchi.

Nell'anno è stata d'altra parte messa definitivamente a punto la linea di fabbricazione dei calici soffiati, che hanno raggiunto indici di produttività oraria, resa e qualità di vetro, del tutto soddisfacenti.

Nel settore del vetro pressato è in corso un aggiornamento della struttura produttiva con l'installazione di un nuovo forno fusorio elettrico a ciclo continuo.

I risultati economici aziendali, anche a causa dei maggiori oneri di personale non recuperati nei prezzi di vendita, sono stati negativi: la perdita netta complessiva è stata infatti di L.milioni 379, pari all'incirca a quella del precedente esercizio.

Manifatture Cotoniere Meridionali

Nel 1966 l'industria cotoniera nazionale ha superato la crisi congiunturale che, iniziata nel 1964, aveva toccato la punta massima nella seconda metà del 1965. In tale contesto si colloca la ripresa registrata dalle *Manifatture Cotoniere Meridionali* sia sul piano produttivo che su quello commerciale ed economico.

Il fatturato della società è salito nell'anno a 8,8 miliardi con un incremento di circa il 25% rispetto al 1965; tale sviluppo, che riporta la società sui livelli raggiunti nel 1964, appare ancora maggiore in termini di quantità vendute, essendosi registrata nell'anno una certa diminuzione dei prezzi sia dei tessuti che dei capi confezionati.

Ancora più rilevante la ripresa della produzione, pari al 40-50% per quanto riguarda filature e tessiture e al 30% nel ramo del finissaggio. Ciononostante i livelli raggiunti appaiono ancora largamente insoddisfacenti, essendo rimasti nettamente inferiori a quelli del triennio 1962-64, per cui l'utilizzo della capacità disponibile è stato inferiore al 50%.

Rispetto al 1965 l'espansione produttiva si è comunque tradotta in una riduzione dei costi di trasformazione ed in un miglioramento dei rendimenti nei vari stabilimenti sociali; ciò ha concorso a ridurre la perdita d'esercizio, scesa a L.miliardi 1,7 (contro 3,1 miliardi del 1965).

Il raggiungimento di un più equilibrato assetto aziendale con un'adeguata utilizzazione degli impianti esistenti pone tuttora problemi assai complessi di elevazione

qualitativa della produzione oltre che di espansione delle vendite, anche attraverso l'inserimento nel settore degli articoli confezionati. Tale complesso di problemi è attualmente allo studio.

Nel 1966 la società per le confezioni *Mecon s.p.a.*, che ha preso in affitto lo stabilimento di Nocera della *Società Manifatture Confezioni Meridionali*, controllata dalle *Manifatture Cotoniere Meridionali*, ha chiuso in perdita il primo anno di gestione, dopo avere superato un difficile periodo di avviamento.

Le prospettive non sono peraltro favorevoli, talché sono da considerare possibili dei mutamenti nella struttura della società, che era sorta anche con il concorso di un gruppo privato già introdotto nel settore della confezione.

Il Fabbricone - Lanificio Italiano

La società ha registrato, nel 1966, un accentuato ritmo produttivo in quasi tutti i reparti del ciclo di lavorazione: la produzione dei filati è salita a t 874 (+ 22,2% sul 1965) e quella dei tessuti a metri 1.472 mila (+ 9,7%).

Un incremento di attività si è avuto anche nei settori minori (assortitura e lavatura) mentre una lieve flessione ha segnato la pettinatura, per diminuito lavoro per conto terzi.

Da rilevare il miglioramento nel rendimento della manodopera e l'accresciuto utilizzo della capacità produttiva nei due reparti più importanti della filatura e della tessitura.

Sui livelli dell'esercizio precedente (3,7 miliardi) il fatturato, in relazione alla situazione ancora depressa del mercato, soprattutto nel ramo dei tessuti (dove un certo rialzo dei prezzi è stato controbilanciato da un peggioramento nella composizione delle vendite); l'azione di riduzione dei costi ha tuttavia consentito di chiudere l'esercizio con una perdita di 535 milioni, inferiore a quella dell'esercizio precedente (614 milioni).

Monte Amiata

La società ha potuto collocare, nel 1966, tutta la propria produzione — mantenuta sui livelli dell'esercizio precedente — ad un prezzo che, sul mercato internazionale, dopo una certa flessione nei primi mesi del 1966, ha successivamente segnato una considerevole ripresa raggiungendo, nella media dell'anno, livelli superiori di circa il 20% a quelli del 1965.

Tale positivo andamento ha consentito di mantenere invariata la distribuzione agli azionisti di un dividendo pari al 15%.

Nell'esercizio in esame sono continuati i sondaggi a Bagni San Filippo (Castiglione d'Orcia) e nella zona della Tolfa, che hanno permesso di accertare un apprezzabile incremento delle riserve cinabrifere.

In Calabria sussistono buone prospettive per la coltivazione del giacimento di baritina a Masticarro di Catanzaro; i relativi impianti, destinati ad entrare in

funzione agli inizi del prossimo anno, sono stati affidati ad un'apposita società, la *Industrie Minerarie Meridionali*, interamente controllata dalla *Monte Amiata*. Sono, infine, pressoché ultimati i lavori relativi alla costruzione del complesso edilizio di Roma, nel quale per ora hanno trovato adeguata sistemazione gli uffici della società.

Italstrade

L'*Italstrade*, avendo ormai assunto veste di società capogruppo, ha completato gli ultimi lavori di edilizia industriale e pressoché esaurito quelli nel settore idroelettrico, con il trasferimento delle relative attrezzature e del personale alle società controllate SCAI, ISA e SPEA.

La *SCAI-Società Costruzioni Autostrade Italiane* ha sviluppato i propri lavori di costruzione conformemente ai tempi previsti, in collaborazione con la concessionaria *Autostrade*.

La *ISA-Italstrade Appalti*, operante nel settore delle costruzioni industriali, ha svolto un volume di attività comparabile a quello del precedente esercizio, portando tra l'altro a termine nuove opere negli stabilimenti *Italsider* di Bagnoli, Piombino e Cornigliano.

La *SPEA-Società di Progettazioni Edili Autostradali*, oltre a proseguire la sua collaborazione con la concessionaria *Autostrade* nel settore della progettazione esecutiva e in quello della direzione lavori, ha assunto nel corso del 1966, da enti pubblici e privati, incarichi vari di progettazione nel settore autostradale e dei trasporti urbani.

Nell'insieme, lo sviluppo nel 1966 dell'attività delle società del gruppo con risultati economici positivi consente alla *Italstrade* la distribuzione di un dividendo del 6%, pari a quello dei precedenti esercizi.

Strade Ferrate Secondarie Meridionali

Nel corso del 1966 la *Circumvesuviana* ha registrato un aumento particolarmente sensibile dei costi di personale (dovuto a nuove assunzioni effettuate in applicazione degli organici stabiliti dalla legge per le società concessionarie) e degli oneri finanziari. Pressoché stazionari, invece, i ricavi, dato che gli effetti dei ritocchi tariffari (l'ultimo dei quali intervenuto nel 1965) e dell'estensione dell'attività nel settore delle auto-linee sono riusciti appena a compensare la ulteriore riduzione del traffico nel settore ferroviario.

Di conseguenza, l'esercizio 1966 si chiude con un disavanzo di L.miliardi 2,6, in massima parte coperto, peraltro, dai sussidi integrativi di esercizio a carico dello Stato.

La società ha avviato nel 1966 i lavori di raddoppio della linea Barra-Torre Annunziata, nel quadro dei fondi già stanziati in base alla legge 30 luglio 1962 n. 960; per il completamento dell'opera si è in attesa dello stanziamento dei necessari fondi nel bilancio dello Stato, in base ad un apposito d.d.l. già approvato dal Consiglio dei Ministri.

La società ha effettuato a stralcio nel 1966 alcuni lavori previsti nel piano di radicale ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile, tuttora allo esame delle competenti autorità; come detto nella relazione dello scorso anno, tale piano è subordinato allo stanziamento dei fondi occorrenti in base alla legge n. 1221 le cui disposizioni dovrebbero almeno in parte essere riviste al fine di non determinare ulteriori gravi oneri per la società.

Maccarese

L'esercizio 1965-1966 ha registrato, come il precedente, notevoli perdite, in conseguenza anche dei danni arrecati ai terreni — in particolare per quanto riguarda le colture in serra — dalla nota alluvione del settembre 1965.

È attualmente in corso un riesame generale della posizione della società sul mercato. Esso investe in primo luogo l'impostazione produttiva aziendale, ridimensionando in particolare alcune delle attività avviate negli anni precedenti cui non hanno ancora corrisposto risultati soddisfacenti; e tocca altresì gli aspetti organizzativi e commerciali, in una prospettiva di contenimento dei costi del lavoro e di maggiore valorizzazione dei prodotti dell'azienda.

La società ha dovuto procedere alla riduzione del capitale sociale da L.milioni 2.500 a L.milioni 2.000, soprattutto per la copertura della quota di danni — subiti nel 1964-65 per le avversità atmosferiche — la cui sistemazione era stata rinviata in attesa di possibili risarcimenti, rivelatisi in seguito non ottenibili ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Cremona Nuova

L'azienda ha registrato nel 1966, in relazione anche al miglioramento degli impianti e delle attrezzature con l'entrata in funzione di due macchine offset, un ulteriore incremento del fatturato da 464 a 577 milioni (+ 25%).

Il conto economico dell'esercizio — pur scontando una aumentata incidenza dei costi del personale, che non ha trovato riscontro in un correlativo aumento dei prezzi — si è chiuso con una perdita di L.milioni 8,4 inferiore a quella del 1965 (L.milioni 19).

Al fine di pervenire ad un più equilibrato assestamento della situazione economico-patrimoniale dell'azienda, è stato deciso l'aumento del capitale sociale da 200 a 400 milioni, da attuarsi nel corso di questo esercizio.

Wagons - Lits

Nel 1966 il fatturato globale dei tre settori di attività della compagnia (ferroviario, turistico e alberghiero) ha segnato un incremento di circa il 9,5% in confronto all'anno precedente.

I passeggeri trasportati nelle carrozze-letto della compagnia sono aumentati nell'anno del 4,1% (rispetto all'1% soltanto del 1965) grazie anche alla graduale entrata in servizio di 118 nuove vetture.

Anche i servizi di ristorante sui treni hanno nel complesso registrato un aumento del 4,6%, che fa seguito alla flessione dei due precedenti esercizi; in questo settore la compagnia sta sviluppando nuove formule (vassoi, « self-service », ecc.), destinate ad una gamma più vasta di clientela.

In aumento (rispettivamente del 10% e del 17,5%) anche le attività delle agenzie di viaggio e alberghiere.

I progressi sopra descritti si sono tradotti in un miglioramento dei risultati economici, che consente di distribuire per il 1966 un dividendo del 6%, più elevato di quello dei precedenti esercizi (5,50%).

Movimento di tesoreria del gruppo

1. Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo e sua copertura

a) Aziende manifatturiere e di servizi

Il fabbisogno finanziario delle aziende manifatturiere e di servizi nel 1966 — riportato nella tabella n. 39 — non si discosta sensibilmente da quello dell'esercizio precedente, essendo passato da 534,4 a 542,5 miliardi con un aumento di soli 8,1 miliardi. Si sono invero pressoché compensate le variazioni di segno opposto intervenute negli investimenti in impianti (— 57,1 miliardi) e nel fabbisogno di capitale di esercizio che, dopo la flessione di 34,9 miliardi del 1965, ha registrato un aumento di 30,3 miliardi nel 1966.

Tabella n. 39 - Fabbisogno finanziario complessivo delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	1965	1966	Variazioni
Investimenti in impianti	569,3	512,2	— 57,1
Variazione capitale di esercizio	— 34,9	+ 30,3	+ 65,2
<i>Totale</i>	<u>534,4</u>	<u>542,5</u>	<u>+ 8,1</u>

La copertura dei predetti fabbisogni è stata ottenuta come indicato nella tabella n. 40.

Tabella n. 40 - Copertura del fabbisogno finanziario complessivo delle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		Variazioni	
	1965	1966	L. miliardi	%
Autofinanziamento (a)	151,8	177,9	+ 26,1	+ 17,2
Assorbimento mezzi liquidi	317,0	359,7	+ 42,7	+ 13,5
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finnare</i> verso lo Stato	65,6	4,9	- 60,7	- 92,5
	382,6	364,6	- 18,0	- 4,7
Totale	534,4	542,5	+ 8,1	+ 1,5

(a) Con il termine di « autofinanziamento » viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, quiescenza e previdenza e altri di analoga natura e agli utili non distribuiti, il tutto al netto delle perdite.

Si rileva che nel 1966 l'autofinanziamento, in relazione all'accresciuta consistenza degli impianti entrati in esercizio, è aumentato di 26,1 miliardi, vale a dire del 17,2% rispetto al 1965; il suo contributo alla copertura del fabbisogno finanziario, che come si è visto è rimasto sostanzialmente invariato nei due ultimi esercizi, è pertanto salito dal 32% al 38,3% (1).

Corrispondentemente si è lievemente ridotto fra il 1965 e il 1966 l'afflusso alle aziende di nuovi mezzi liquidi, passati da 382,6 a 364,6 miliardi (-4,7%): tali importi si sono ripartiti come indicato nella tabella n. 41.

Tabella n. 41 - Provenienza dei mezzi liquidi affluiti alle aziende manifatturiere e di servizi negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
Aumenti di capitale:				
versamenti IRI (a)	7,8	22,5	2,0	6,2
versamenti di terzi azionisti	2,2	27,9	0,6	7,6
	10,0	50,4	2,6	13,8
Operazioni a lunga e media scadenza	87,8	98,0	22,9	26,9
Netto ricavo sconto contributi ANAS	—	21,6	—	5,9
Operazioni di tesoreria (b)	173,8	179,4	45,4	49,2
Finanziamenti dell'IRI	45,4	10,3	11,9	2,8
Incasso crediti arretrati del gruppo <i>Finnare</i> verso lo Stato	65,6	4,9	17,2	1,4
Totale	382,6	364,6	100,0	100,0

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (48,4 miliardi per il 1965; 3,3 miliardi per il 1966).

(b) Variazioni dell'indebitamento a breve e di disponibilità. Cfr. nota (1) della seguente pagina 4.

(1) L'incidenza percentuale dell'autofinanziamento è calcolata prescindendo dal settore autostradale che, per le caratteristiche della concessione alla società *Autostrade*, non può contare sull'autofinanziamento.

È da notare che fra i mezzi affluiti alle aziende figurano anche gli importi incassati dal gruppo *Finnmare* a parziale estinzione dei crediti arretrati verso lo Stato; tali incassi sono scesi da 65,6 miliardi nel 1965 a 4,9 miliardi nel trascorso esercizio. Come detto nella precedente relazione, tali importi sono indicati a parte per il loro carattere eccezionale ed estraneo alla gestione corrente del settore dei trasporti marittimi. Nel 1966 figurano inoltre 21,6 miliardi, rappresentanti il netto ricavo conseguito con lo sconto di annualità ANAS dalla società *Autostrade*, che nel 1965 non aveva fatto alcun ricorso a questa fonte.

Nel 1966 gli apporti di contante sotto forma di partecipazione ad aumenti di capitale e di versamenti per richiamo di decimi sono ammontati a 50,4 miliardi (contro 10 miliardi nel 1965) e la loro incidenza sul totale è salita al 13,8% (2,6% nel 1965). Nella tabella n. 42 si indica la ripartizione per settore dei nuovi mezzi affluiti sotto forma azionaria, nonché la quota apportata dall'IRI mediante conversione di finanziamenti.

**Tabella n. 42 - Aumenti di capitale e richiami di decimi effettuati nel 1966 dalle aziende manifatturiere e di servizi
(miliardi di lire)**

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Siderurgico	0,1	14,4	14,5	—
Meccanico	1,4	0,6	2,0	—
Cantieristico	0,1	0,1	0,2	—
Telefonico	12,9	12,8	25,7	—
Aziende varie	8,0	—	8,0	3,3
<i>Totale</i>	22,5	27,9	50,4	3,3

Complessivamente nel 1966 sono stati effettuati aumenti di capitale per 82,5 miliardi e richiamati residui decimi su aumenti precedentemente deliberati per 5,1 miliardi, con un totale quindi di 87,6 miliardi. Essi risultano così coperti: 25,8 miliardi dall'IRI (di cui 22,5 in contanti e 3,3 mediante conversione di precedenti finanziamenti), 33,9 miliardi da società del gruppo e 27,9 miliardi da terzi azionisti (1).

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale deliberati (compresi eventuali sovrapprezzi e rimborsi spese) e i decimi residui richiamati nel 1966 dalle aziende manifatturiere e di servizi (miliardi di lire):

<i>Terninoss</i>	14,3	<i>Merisinter</i>	0,1
<i>Costruzioni Metalliche Finsider</i>	7,2	<i>Grandi Motori Trieste</i>	0,5
<i>Deriver</i>	6,9	<i>Italcantieri</i>	0,1
<i>Breda Siderurgica</i>	3,0	<i>Progettazioni Meccaniche Nucleari</i>	0,1
<i>Centro Sperimentale Metallurgico</i>	1,0	<i>Ansaldo Meccanico Nucleare</i>	0,1
<i>FMI-Mecfond</i>	4,5	<i>Industrie Triestine Gas</i>	0,1
<i>Termomeccanica Italiana</i>	2,7	<i>STET</i>	20,5
<i>OTO-Melara</i>	1,5	<i>SIP</i>	12,1
<i>Stabilimenti Meccanici Triestini</i>	1,0	<i>ILTE</i>	1,5
<i>SPICA</i>	0,7	<i>SAM</i>	0,5
<i>SAFOG</i>	0,5	<i>ATI</i>	0,2
<i>Società Italiana Telecomunicazioni Siemens</i>	0,5	<i>Manifatture Cotoniere Meridionali</i>	6,8
<i>Nuova Utensileria Italiana</i>	0,3	<i>Maccarese</i>	2,4
<i>SISPRE</i>	0,2	<i>SAIVO</i>	1,6
<i>Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi-CMI</i>	0,1	<i>Il Fabbricone</i>	0,5
		<i>Edina</i>	0,1

Le proporzioni degli apporti rispettivi dell'IRI e dei terzi azionisti variano considerevolmente da settore a settore. Nella siderurgia l'apporto in contanti di 14,5 miliardi riguarda quasi esclusivamente i terzi azionisti, riferendosi ad aumenti di capitale o al richiamo di decimi relativi a società (*Terninoss, Deriver, Costruzioni Metalliche Finsider*) nelle quali l'IRI non ha partecipazione diretta, mentre quella della capogruppo è pari al 50%; è da aggiungere che i terzi azionisti sono in questo caso rappresentati dalla *United States Steel*, che partecipa pariteticamente con la *Finsider* nelle tre società summenzionate.

Nei settori meccanico e delle aziende varie gli apporti riguardano invece quasi esclusivamente l'IRI, per aumenti di capitale di società nelle quali la partecipazione dei terzi è pressoché nulla. Nel settore telefonico, infine, l'apporto dell'IRI e dei terzi azionisti è relativo agli aumenti di capitale della STET e della SIP.

Passando ad esaminare le altre fonti di finanziamento, indicate nella tabella n. 41, si osserva un modesto aumento delle operazioni a media e lunga scadenza, risalite, nel loro insieme, a 98 miliardi dopo la sensibile flessione del 1965; la loro incidenza sul totale dei mezzi liquidi affluiti è anch'essa salita, raggiungendo il 26,9%.

Le operazioni di tesoreria(1) hanno segnato un lieve aumento rispetto al 1965, essendo passate da 173,8 a 179,4 miliardi, e dal 45,4% al 49,2% dei mezzi liquidi assorbiti. I finanziamenti dell'IRI si sono ridotti da 45,4 miliardi nel 1965 a 10,3 miliardi nel 1966; su tale andamento ha influito soprattutto il fatto che, a differenza che nel 1965, nell'esercizio in esame per il finanziamento del settore autostradale non si è fatto luogo a emissioni di obbligazioni garantite dall'IRI (tali emissioni, va ricordato, sono incluse tra i finanziamenti dell'IRI alle aziende), provvedendosi invece transitoriamente con il ricorso al credito bancario, nelle more della nuova emissione obbligazionaria *Autostrade* di 100 miliardi rinviata al gennaio del 1967. Come per gli aumenti di capitale, anche per queste altre fonti finanziarie si indica nella tabella n. 43 la ripartizione per settori.

Tabella n. 43 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende manifatturiere e di servizi nel 1966
(miliardi di lire)

Settori	Operazioni a lunga e media scadenza			Operazioni di tesoreria	Totale	Finanziamenti IRI	Totale generale
	Prestiti speciali	Mutui ordinari	Obbligazioni				
Siderurgico	11,8	49,6	— 0,8	96,3	156,9	14,7	171,6
Meccanico	2,5	5,3	—	— 9,7	— 1,9	— 11,8	— 13,7
Cantieristico	— 0,4	0,3	—	16,6	16,5	— 14,3	2,2
Telefonico	2,9	27,6	— 0,5	— 8,8	21,2	—	21,2
Trasporti marittimi	— 1,6	— 3,6	—	35,3	30,1	1,5	31,6
Trasporti aerei	— 2,5	5,4	— 0,4	— 1,1	1,4	— 0,8	0,6
Autostradale	—	2,7	—	36,9	39,6	17,0	56,6
Radiotelevisivo	—	— 0,4	—	3,9	3,5	—	3,5
Aziende varie (a)	1,4	— 1,3	—	10,0	10,1	4,0(b)	14,1
	14,1	85,6	— 1,7	179,4	277,4	10,3	287,7

(a) Compresa le società del gruppo SME.

(b) Compresa le partite in liquidazione.

(1) Si rileva che le variazioni di disponibilità e quelle dell'indebitamento a breve, essenzialmente omogenee fra loro, sono state considerate nella presente relazione, a differenza che nelle precedenti, congiuntamente come movimenti di tesoreria.

Attraverso i prestiti speciali sono affluiti alle aziende 14,1 miliardi, che hanno interessato principalmente il settore siderurgico (11,8 miliardi di prestiti IMI-CECA e *Eximbank*). I mutui ordinari hanno fornito nel complesso 85,6 miliardi, di cui hanno beneficiato in massima parte i settori siderurgico (49,6 miliardi) e telefonico (27,6 miliardi).

Nessun prestito obbligazionario è stato emesso dalle aziende nel corso del 1966; quelli in essere sono diminuiti, per ammortamento, di 1,7 miliardi.

Alle operazioni di tesoreria hanno fatto ricorso, oltre che il settore autostradale, di cui si è già fatto cenno, principalmente i settori siderurgico, dei trasporti marittimi e cantieristico.

Per quanto riguarda i finanziamenti dell'IRI si nota che essi sono stati destinati ai settori autostradale (17 miliardi), siderurgico (14,7 miliardi), dei trasporti marittimi e delle aziende varie, per un totale di 37,2 miliardi; dai rimanenti settori si è avuto invece un rientro per complessivi 26,9 miliardi.

b) Aziende bancarie e finanziarie

Nel 1966 le aziende bancarie e finanziarie hanno usufruito di un apporto complessivo di 53,5 miliardi, costituito sostanzialmente dalla partecipazione dell'IRI e dei terzi agli aumenti di capitale delle tre banche di interesse nazionale e del *Banco di Santo Spirito*. Gli apporti al settore sono indicati nella tabella n. 44.

Tabella n. 44 - Apporti alle aziende bancarie e finanziarie negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	1965	1966
<i>Aumenti di capitale</i>		
versamenti IRI	—	49,8
versamenti di terzi azionisti	1,0	4,3
	1,0	54,1
<i>Finanziamenti IRI</i>	1,3	— 0,6
<i>Totale</i>	2,3	53,5

c) Complesso delle aziende del gruppo

Il quadro completo dei nuovi mezzi liquidi assorbiti dall'insieme delle aziende del gruppo è riportato nella tabella n. 45, dove appare che essi sono saliti da 319,3 miliardi nel 1965 a 413,2 miliardi nel 1966, con un aumento di 93,9 miliardi.

L'apporto del mercato si è accresciuto da 264,8 a 331,2 miliardi. Anche per il 1966

Tabella n. 45 - Apporti dell'IRI e del mercato alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

Settori	Apporti IRI		Apporti mercato		Totale	
	1965	1966	1965	1966	1965	1966
Bancario e finanziario	1,3	49,2	1,0	4,3	2,3	53,5
Ex elettrico	6,8	—	—28,1	—	—21,3	—
Siderurgico (a)	—12,9	14,8	242,3	171,3	229,4	186,1
Meccanico	— 6,0	—10,4	21,4	— 1,3	15,4	—11,7
Cantieristico	— 1,7	—14,2	37,5	16,6	35,8	2,4
Telefonico	—	12,9	39,9	34,0	39,9	46,9
Trasporti marittimi	—20,5	1,5	—19,9	30,1	—40,4	31,6
Trasporti aerei	1,2	— 0,8	— 2,7	1,4	— 1,5	0,6
Autostradale (b)	71,7	17,0	—11,3	61,2	60,4	78,2
Radiotelevisivo	0,8	—	— 3,3	3,5	— 2,5	3,5
Aziende varie	—13,8	12,0	—12,0	10,1	1,8	22,1
<i>Totale</i>	54,5	82,0	264,8	331,2	319,3	413,2

(a) Compresi i dati relativi alla società *Terni-Industrie Chimiche*, nonché quelli afferenti alle società minori a produzione non siderurgica.

(b) Incluso nel 1966 il netto ricavo dello sconto di contributi ANAS per 21,6 miliardi.

vale la constatazione fatta nella relazione precedente di una buona liquidità del mercato che ha consentito alle aziende di procurarsi i mezzi necessari ai loro fabbisogni, senza troppe difficoltà e a condizioni abbastanza favorevoli.

Il maggior apporto dell'IRI alle aziende (da 54,5 a 82 miliardi) è dovuto principalmente agli aumenti di capitale interessanti il settore bancario che nel 1965 non aveva richiesto interventi di rilievo.

2. Fabbisogno finanziario dell'Istituto e sua copertura

Il fabbisogno finanziario dell'Istituto è risultato nel 1966 di 142,6 miliardi, solo lievemente inferiore a quello di 151,3 miliardi del 1965 come appare dalla tabella n. 46. I predetti fabbisogni sono stati coperti come indicato nella tabella n. 47.

Nel 1966 sono stati collocati 50 miliardi nominali di obbligazioni IRI 6% 1965-1983, rappresentanti la quota residua del prestito di 150 miliardi, di cui solo 100 miliardi erano stati collocati nel 1965.

Come risulta dalla tabella n. 48, l'importo di 50 miliardi rappresenta uno dei più bassi degli ultimi anni, anche escludendo i collocamenti di obbligazioni garantite dall'IRI; invero, era in programma per il 1966, come accennato in precedenza, un'emissione di 100 miliardi di obbligazioni *Autostrade* garantite dall'Istituto,

Tabella n. 46 - Analisi del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1965 e 1966
(miliardi di lire)

	1965	1966
Apporto di mezzi finanziari alle aziende:		
bancarie	1,3	49,2
autostradali	71,7	17,0
altre	— 18,5	15,8
	<u>54,5</u>	<u>82,0</u>
Operazioni straordinarie di rilievo di azioni	53,5	18,5
Movimento del portafoglio azionario	3,8	3,1
Rimborso di debiti a lunga e media scadenza:		
obbligazionari	35,1	37,6
altri	4,4	—
Versamento allo Stato utili esercizi precedenti	—	1,4
Totale	<u>151,3</u>	<u>142,6</u>

Tabella n. 47 - Copertura del fabbisogno finanziario dell'IRI negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
Collocamento obbligazioni (a):				
IRI	107,9	46,6	71,3	32,7
Autostrade garantite da IRI	99,0	—	65,4	—
Totale obbligazioni	206,9	46,6	136,7	32,7
Aumento fondo di dotazione	45,5	—	30,1	—
Smobilizzi	0,4	8,7	0,3	6,1
Azioni in gestione speciale optate dagli obbligazionisti	0,1	1,2	0,1	0,8
Aumento altri debiti a lunga e media scadenza	—	2,8	—	2,0
Utilizzo di altre attività	5,8	1,4	3,8	1,0
	<u>258,7</u>	<u>60,7</u>	<u>171,0</u>	<u>42,6</u>
Operazioni di tesoreria	—107,4(b)	+81,9(c)	—71,0	+57,4
Totale	<u>151,3</u>	<u>142,6</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

(a) Netto ricavo.

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

(c) Al netto di 4 miliardi di rimborsi di depositi di società del gruppo.

Tabella n. 48 - Obbligazioni IRI e garantite dall'IRI in circolazione nel periodo 1956-66
(valori nominali in miliardi di lire)

	Obbligazioni IRI (a)			Obbligazioni garantite dall'IRI	Totale (a)	
	collocate	estinte o scadute	in circolazione	collocate (b)	collocate	in circolazione
31 dicembre 1956			229,9			229,9
1957	63,5	10,9	+ 52,6	—	63,5	+ 52,6
1958	135,0	36,1	+ 98,9	—	135,0	+ 98,9
1959	114,0	34,6	+ 79,4	—	114,0	+ 79,4
1960	34,9	16,3	+ 18,6	—	34,9	+ 18,6
1961	90,0	20,9	+ 69,1	—	90,0	+ 69,1
1962	35,0	37,3	— 2,3	—	35,0	— 2,3
1963	94,4	36,2	+ 58,2	+ 59,4	153,8	+117,6
1964	127,2	31,9	+ 95,3	+ 5,0	132,2	+100,3
1965	117,0	34,9	+ 82,1	+104,9	221,9	+187,0
1966	50,0	38,1	+ 11,9	—	50,0	+ 11,9
31 dicembre 1966			793,7			963,0

(a) Le lievi differenze che si riscontrano con i dati pubblicati nella precedente relazione vanno attribuite al trasferimento dalle obbligazioni in circolazione ai debiti diversi dell'importo dei titoli scaduti e ancora non presentati per il rimborso.
(b) 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.

emissione che è stato tuttavia possibile effettuare solo nel gennaio dell'anno in corso. Il netto ricavo delle obbligazioni emesse nel 1966 è stato pari a 46,6 miliardi, corrispondente al 32,7% dei mezzi utilizzati. Poiché nell'anno si sono estinte obbligazioni per 37,6 miliardi (1), l'apporto netto del mercato obbligazionario è risultato di 9 miliardi.

A differenza che nel 1965, lo Stato nel 1966 non ha fornito alcun apporto finanziario all'Istituto; la quota di aumento del fondo di dotazione relativa all'esercizio finanziario 1966 è stata infatti incassata solo nell'aprile del corrente anno.

Come diretto riflesso di tale differimento, nonché di quello relativo al già citato prestito obbligazionario *Autostrade*, il ricorso ad operazioni di tesoreria da parte dell'Istituto si è dilatato sensibilmente, sul finire dell'esercizio, anche se transitoriamente, fornendo in complesso 81,9 miliardi addizionali, pari a circa tre quinti del fabbisogno.

Gli smobilizzi hanno fornito a loro volta 8,7 miliardi, rappresentati in massima parte dalla cessione alla SME di azioni SIP pervenute all'IRI a seguito della assegnazione effettuata agli azionisti della *Finelettrica*, prima della sua incorporazione nella *Finsider*; a detto importo vanno aggiunti i già ricordati 1,2 miliardi di azioni *Finelettrica*, SIP e *Finsider* consegnate ai portatori di obbligazioni convertibili.

(1) Costituiti da 36,4 miliardi per rimborsi e acquisti sul mercato e 1,2 miliardi per conversione di obbligazioni IRI-*Elettricità* 5,50% in azioni in primo tempo *Finelettrica* e, successivamente, *Finsider* e SIP.

Nell'insieme l'apporto netto del mercato all'Istituto — tenuto conto delle duplicazioni (1) e dei mezzi rifluti al mercato attraverso il rimborso di debiti e l'acquisto di azioni (escluse le partite intergruppo) — è ammontato nel 1966 a 81,7 miliardi, mantenendosi così assai vicino all'importo di 83,2 miliardi del 1965.

3. Copertura del fabbisogno complessivo del gruppo

Integrando le operazioni finanziarie poste in essere dall'IRI con quelle delle aziende, sempre tenuto conto delle duplicazioni (1) e dei mezzi affluiti al mercato, si determina in 408,9 miliardi l'ammontare netto dei nuovi mezzi liquidi pervenuti nel 1966 al gruppo IRI, importo superiore a quello di 372,8 miliardi del 1965. Le fonti cui il gruppo ha attinto i suddetti mezzi liquidi sono indicate nella tabella n. 49.

Tabella n. 49 - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende) negli anni 1965 e 1966

	L. miliardi		%	
	1965	1966	1965	1966
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	45,5	—	12,2	—
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	3,2	32,2	0,8	7,9
Obbligazioni e altre operazioni a lunga e media scadenza (a)	255,2	131,4	68,5	32,1
Smobilizzo partecipazioni IRI	0,5	1,9(b)	0,1	0,5
Utilizzo di altre attività IRI	5,8	1,4	1,6	0,3
Operazioni di tesoreria	66,4	261,3	17,8	63,9
	331,1	428,2	88,8	104,7
rilievo e acquisto di azioni (IRI)	—3,8	—19,3 (c)	—1,0	—4,7
Totale apporto netto mercato	327,3	408,9	87,8	100,0
Totale generale	372,8	408,9	100,0	100,0

(a) V. nota (b) della tabella n. 45.

(b) Esclusi 8 miliardi di smobilizzi all'interno del gruppo.

(c) Esclusi 2,3 miliardi all'interno del gruppo.

Si rileva che l'aumento di 36,1 miliardi risulta come differenza fra un maggior concorso del mercato di 81,6 miliardi e un minor apporto del Tesoro di 45,5 miliardi. Si precisa infine che nel 1966 il gruppo ha rimborsato operazioni in divisa per circa 90 miliardi, mentre nel 1965 tali operazioni avevano fornito 41 miliardi.

(1) Relative a variazioni di depositi di società del gruppo e agli smobilizzi intergruppo.

*Note sulle variazioni dei valori di bilancio
nel corso dell'esercizio*

Lo stato patrimoniale

Lo stato patrimoniale al 31 dicembre 1966 raffrontato con quello al 31 dicembre 1965 presenta le seguenti variazioni:

ATTIVO

Partecipazioni :

1) azioni in libera proprietà: L.milioni 772.524,6 (1) — (1965 L.milioni 676.688,9) (2).
L'aumento (L.milioni 95.835,7) è dovuto alle seguenti variazioni:

Rivalutazioni	L.mil.	34.932,1 (3)	
Aumenti di capitale	»	77.718,1 (4)	
Saldo compravendite	»	1.199,9	
		L.mil. 113.850,1	
Realizzi	L.mil.	2.623,8	
Perdite di realizzo	»	35,0	
	L.mil.	2.658,8	
Svalutazioni di azioni	»	15.355,6	
		» 18.014,4	
		L.mil. 95.835,7	

(1) Comprese L.milioni 4.026,2 per decimi da versare.

(2) Comprese L.milioni 2.120,4 per decimi da versare.

(3) Su partecipazioni bancarie. Tale importo è stato utilizzato a fronte di minusvalenze iscritte nella voce « partite da ammortizzare » degli esercizi 1965 e 1966 per complessive L.milioni 29.363,5. Il residuo importo di L.milioni 5.568,6 è stato accantonato in un « fondo di svalutazione partecipazioni, finanziamenti e crediti ».

(4) Di cui:		L.mil. 49.935,0	
— bancarie	»	100,0	
— siderurgiche	»	3.017,1	
— meccaniche	»	373,0	
— cantieristiche	»	12.895,0	
— telefoniche	»	37,5	
— trasporti aerei	»	71,8	
— autostradali	»	11.288,7	
— varie	»	L.mil. 77.718,1	

2) Azioni optabili dagli obbligazionisti: L.milioni 14.218,9 (1965 L.milioni 15.472,7).
La diminuzione (L.milioni 1.253,8) è rappresentata dalle azioni assegnate agli obbligazionisti a fronte opzioni:

— <i>Finelettrica</i>	L.mil.	457,6	
— <i>Finsider</i>	»	309,8 (1)	
— <i>SIP</i>	»	<u>486,4</u>	<u>L.mil. 1.253,8</u>

Finanziamenti: L.milioni 423.478,7 (1965 L.milioni 399.634,8).

Sono aumentati di L.milioni 23.843,9 a seguito di:

finanziamenti erogati			L.mil. 44.666,4
rientri	L.mil.	13.553,9	
remissioni di crediti	»	1.700,0	
fondo di svalutazione	»	<u>5.568,6</u>	<u>» 20.822,5</u>
			<u>L.mil. 23.843,9</u>

Partite in liquidazione, sofferenze e diverse: L.milioni 8.765,0 (1965 L.mil. 9.694,5).

La variazione in diminuzione (L.mil. 929,5) è la risultante dei seguenti movimenti:

— realizzi			L.mil. 218,8
— perdite per stralcio partite per chiusura liquidazioni:			
<i>Italiana Potassa</i>	L.mil.	300,9	
<i>Motomeccanica</i>	»	<u>638,6</u>	L.mil. 939,5
— sopravvenienze passive			<u>» 51,4</u>
			L.mil. 990,9
— utili di realizzo e sopravvenienze attive			<u>» 196,5</u>
			L.mil. 1.013,2
— saldo movimenti di conto corrente			<u>» 83,7</u>
			<u>L.mil. 929,5</u>

Cassa e fondi presso banche: L.milioni 2.282,0 (1965 L.milioni 24.774,3), con una diminuzione di L.milioni 22.492,3. Rappresenta la disponibilità di tesoreria esistente alla fine dell'esercizio:

— cassa			L.mil. 8,6
— fondi presso banche in lire			» 1.792,7
— fondi presso banche in valuta			<u>» 480,7</u>
			<u>L.mil. 2.282,0</u>

(1) Di cui L.milioni 4,9 cedute a fronte warrants IRI 5,75% 1964-79.

Crediti diversi e partite varie: L.milioni 31.204,6 (1965 L.milioni 24.163,4). Registrano un aumento di L.milioni 7.041,2 dovuto prevalentemente ai seguenti movimenti: aumento dei dividendi conto competenze per effetto dell'accertamento per competenza del dividendo sulle azioni *Banco di Santo Spirito* e dei maggiori dividendi accertati sulle b.i.n. (L.milioni 1.721,0); aumento del debito dell'*Ente Autonomo di Gestione per il Cinema* (L.milioni 474,4) per interessi maturati nell'esercizio; rilievo da società in liquidazione di crediti per danni di guerra (L.milioni 4.698,2).

Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare: L. mil. 39.033,6 (1965 L.milioni 40.090,8).

La diminuzione (L.milioni 1.057,2) è costituita dalle quote di ammortamento dell'esercizio (L.milioni 4.458,8) al netto degli scarti e spese sulle obbligazioni collocate nel 1966 (L.milioni 3.401,6).

PASSIVO

Obbligazioni:

	1966	1965
In circolazione	L.mil. 773.549,1	L.mil. 762.974,4
Estrate per il rimborso	» 20.111,0	» 18.783,0 (1)
	<u>L.mil. 793.660,1</u>	<u>L.mil. 781.757,4</u>

L'aumento complessivo (L.milioni 11.902,7) è costituito dal saldo delle seguenti variazioni:

In aumento:

— collocamento IRI 6% 1965/83 (residuo) L.mil. 50.000,0

In diminuzione:

a) conversione in azioni di obbligazioni optabili:

IRI-Elettricità 5,50% L.mil. 1.248,9

b) obbligazioni scadute e rimborsate » 36.848,4 » 38.097,3

Aumento netto L.mil. 11.902,7

(1) Al netto di L.milioni 4.046,1 per obbligazioni scadute da rimborsare trasferite tra i debiti diversi per rendere omogenei i dati di raffronto a seguito nuova impostazione adottata nel 1966.

Le obbligazioni in circolazione al 31 dicembre 1966 sono rappresentate da:

IRI-Elettricità 5,50% — optate	L.mil. 5.666,1		
— optabili	» 3.867,8	L.mil.	9.533,9
IRI-Stet 6%		»	9.780,1
IRI-Sider 5,50% 1952/71		»	8.220,0
IRI-Sider 5,50% 1953/72		»	16.940,0
IRI 6% 1954/69		»	6.832,8
IRI 6% 1955/75		»	10.800,0
IRI 6% 1956/76		»	11.800,0
IRI 6% 1956/74		»	12.788,0
IRI 6% 1957/77		»	28.800,0
IRI 6% 1957/75		»	17.508,0
IRI 6% 1958/68		»	1.280,0
IRI 6% 1958/78		»	36.008,0
IRI 6% 1958/74		»	39.929,0
IRI 5,50% 1959/79		»	64.907,0
IRI 5,50% 1960/80		»	56.172,0
IRI 5,50% 1961/86		»	89.089,0
IRI 5,50% 1963/83		»	87.546,0
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		»	150.000,0
		<u>L.mil.</u>	<u>773.549,1</u>

Mutui e operazioni a media e lunga scadenza: L.mil. 12.699,6 (1965 L.mil. 9.954,0). La variazione in aumento (L.milioni 2.745,6) è dovuta all'incremento di debiti a medio termine.

Debiti a breve scadenza: L.milioni 63.356,1, costituiti da scoperti di conto corrente e anticipazioni garantite accesi con banche diverse per esigenze transitorie di tesoreria.

Corrispondenti creditori: L.milioni 22.477,0 (1965 L.milioni 15.933,3) costituiti da depositi a vista di società controllate; l'aumento di L.milioni 6.543,7 è rappresentato da interessi accreditati e da maggiori depositi effettuati nel corso dell'esercizio.

Debiti diversi e partite varie: L.milioni 30.913,9 (1965 L.milioni 24.776,5) (1). L'aumento (L.milioni 6.137,4) è dovuto principalmente all'aumento di impegni

(1) Compresa L.milioni 4.046,1 rappresentanti le obbligazioni scadute da rimborsare, come da nota a pag. 00.

per decimi da versare su azioni (L.milioni 1.905,8) e di partite diverse (conti transitori L.milioni 3.160,9, oneri da pagare su obbligazioni L.milioni 1.348,2).

Fondi di liquidazione e previdenza personale: L.mil. 3.358,3 (1965 L.mil. 3.132,5).

L'incremento (L.milioni 225,8) è rappresentato dalla differenza tra gli stanziamenti effettuati nell'esercizio (L.milioni 750,0) e gli utilizzi (L.milioni 524,2).

Fondo speciale (art. 24 dello Statuto):

Costituito dal 15% dell'avanzo di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965 per L.milioni 315,9 e ridotto a fine esercizio a L.milioni 296,4 per utilizzo di L.milioni 19,5 rappresentanti i contributi erogati per gli scopi di cui all'art. 24 dello Statuto.

FONDI PATRIMONIALI E RISULTATI DI ESERCIZIO

Fondo di dotazione:

Nel corso dell'esercizio non è stata versata da parte del Tesoro dello Stato la quota di competenza del 1966 (20,5 miliardi) a valere sull'importo di 79,5 miliardi di cui all'aumento del fondo di dotazione di 125 miliardi disposto ai sensi della legge 19 settembre 1964, n. 790. Secondo il disposto dell'art. 18 dello Statuto, il 65% dell'avanzo di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965, pari a L.mil. 1.368,7, è stato versato al Tesoro dello Stato a rimborso del fondo di dotazione. A seguito di tale versamento è stato acceso un conto denominato « quota del fondo di dotazione rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto ».

Riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto): L.milioni 421,2.

Costituita dal 20% dell'avanzo di gestione degli esercizi dal 1960 al 1965.

Riserva speciale: L.milioni 4.182,8 (1965 L.milioni 5.012,2).

La diminuzione di L.milioni 829,4 è dovuta a:

— perdite di realizzo su partecipazioni		L.mil.	35,0
— perdite e sopravvenienze passive su partite in liquidazione, sofferenze e diverse	L.mil.	990,9	
— utili di realizzo e sopravvenienze attive su partite diverse	»	196,5	» 794,4
			<u>L.mil. 829,4</u>

La situazione dei conti summenzionati risulta in sintesi dal seguente prospetto (in milioni di lire):

Voci di bilancio	Saldi al 31-12-1965	Saldi al 31-12-1966	Variazioni
Fondo di dotazione	495.410,0	495.410,0	
Quota utili esercizi precedenti versata a rimborso del fondo di dotazione		1.368,7	— 1.368,7
	495.410,0	494.041,3	— 1.368,7
Quote afferenti agli esercizi dal 1966 al 1969	79.500,0	79.500,0	
	415.910,0	414.541,3	— 1.368,7
Riserva ordinaria		421,2	+ 421,2
Riserva speciale	5.012,2	4.182,8	— 829,4
	420.922,2	419.145,3	— 1.776,9
Quota del fondo di dotazione rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto		1.368,7	+ 1.368,7
	420.922,2	420.514,0	— 408,2
Perdite patrimoniali da regolare	55.817,2	55.817,2	
	365.105,0	364.696,8	— 408,2
Avanzo netto degli esercizi precedenti e dell'esercizio corrente	2.105,7	49,2	— 2.056,5
Totale fondi patrimoniali	367.210,7	364.746,0	— 2.464,7

La diminuzione della situazione di tesoreria — L.milioni 22.492,3 come indicato in precedenza è la risultante delle seguenti operazioni:

a) <i>Fabbisogni</i> : aumento netto delle partecipazioni, dei finanziamenti e delle altre voci di investimento	L.mil. 117.496,3	
aumento netto dei crediti diversi e partite varie	» 7.041,2	
diminuzione netta dei fondi patrimoniali	» 2.464,7	L.mil. 127.002,2
b) <i>Copertura</i> : ricavo netto dei debiti obbligazionari (compresa la diminuzione degli scarti e spese su obbligazioni da ammortizzare)	L.mil. 12.959,9	
aumento netto dei mutui e operazioni a media e lunga scadenza	» 2.745,6	
accensione di debiti a breve scadenza	» 63.356,1	
aumento netto dei corrispondenti creditori	» 6.543,7	
aumento netto dei debiti diversi e partite varie	» 6.137,4	
estinzione delle partite da ammortizzare	» 12.245,0	
aumento netto dei fondi liquidazione e previdenza personale	» 225,8	
fondo speciale (art. 24 dello Statuto)	» 296,4	» 104.509,9
torna la diminuzione verificatasi nella situazione di tesoreria di		<u>L.mil. 22.492,3</u>

Il conto profitti e perdite

L'esercizio 1966 chiude con un avanzo netto di L.mil. 49,2, come risulta dal conto economico, le cui voci vengono raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

	1965	1966	Variazioni
	<i>(in milioni di lire)</i>		
<i>Proventi:</i>			
Dividendi sulle partecipazioni azionarie	31.188,3	32.579,0	+ 1.390,7
Interessi sui finanziamenti	24.470,3	25.258,6	+ 788,3
Interessi attivi diversi	1.212,8	947,9	— 264,9
Proventi diversi	717,5	952,0	+ 234,5
	57.588,9	59.737,5	+ 2.148,6
<i>Oneri:</i>			
Oneri relativi alle obbligazioni	44.987,4	49.887,1	+ 4.899,7
Interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse	4.673,2	3.326,2	— 1.347,0
Spese generali	3.190,6	3.278,0	+ 87,4
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	200,1	213,1	+ 13,0
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	645,4	651,1	+ 5,7
Oneri diversi e contributi straordinari	159,3	79,5	— 79,8
Stanziamiento ai fondi di liquidazione e previdenza del personale	600,0	750,0	+ 150,0
Imposte	2.990,5	1.503,3	— 1.487,2
	57.446,5	59.688,3	+ 2.241,8
Avanzo netto di gestione	142,4	49,2	— 93,2
	57.588,9	59.737,5	+ 2.148,6

I dividendi sulle partecipazioni azionarie registrano un aumento di L.mil. 1.390,7 dovuto all'accertamento per competenza del dividendo sulle azioni *Banco di Santo Spirito*, all'incremento dei dividendi delle banche di interesse nazionale, conseguenti all'aumento del capitale, dell'*Alitalia* per maggior remunerazione del capitale, della *Finsider* e della SIP in relazione all'operazione di incorporazione della *Finelettrica*. Per contro, per effetto dell'operazione anzidetta si è avuta la cessazione del dividendo *Finelettrica*.

Gli interessi sui finanziamenti sono aumentati di L.mil. 788,3 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 diminuiti di L.mil. 264,9 per effetto, principalmente, della minore giacenza media di fondi presso banche.

I proventi diversi, composti da provvigioni su fidejussioni e da proventi vari, sono aumentati di L.mil. 234,5.

L'aumento di L.mil. 4899,7 verificatosi nella voce oneri relativi alle obbligazioni è in relazione alla maggiore circolazione media delle obbligazioni passata da L.miliardi 674 a L.miliardi 743.

Gli interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse sono diminuiti di L.mil. 1.347,0 per effetto principalmente del rimborso degli effetti riscontati e della flessione degli interessi sui conti con le società del gruppo, dovuta alla minore giacenza media degli stessi, compensati in minima parte dall'incremento degli interessi su anticipazioni passive.

L'aumento di L.mil. 87,4 che si registra nella voce spese generali è dovuto alla diminuzione di L.mil. 110,1 delle spese di amministrazione ed all'aumento di L.mil. 197,5 delle spese di personale.

La voce oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo si riferisce per il 1965 agli oneri sostenuti per l'istituzione e la gestione del terzo corso e per il 1966 agli oneri del quarto corso.

Gli oneri per la formazione e l'addestramento professionale 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 L.mil. 48,8 a quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto.

Lo stanziamento ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale è stato superiore di L.mil. 150 rispetto a quello del 1965, per adeguamento della quota pregressa.

La variazione in meno di L.mil. 1.487,2 nella voce imposte è dovuta sostanzialmente alla diminuzione di L.mil. 1.627,4 dell'imposta sulle società per effetto della riduzione conseguente a maggiori perdite fiscalmente riconoscibili, ed all'aumento di L.mil. 119,8 dell'imposta sulle obbligazioni in relazione alla maggiore circolazione media delle obbligazioni stesse.