

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

consegna. Il già elevato carico di lavoro si è accresciuto nel 1970 grazie al favorevole andamento delle commesse assunte dall'estero, più che triplicatesi rispetto al 1969. Nonostante le difficoltà, anche strutturali, del ramo, il fatturato elettromeccanico e termomeccanico nucleare del gruppo ha registrato un netto miglioramento (+ 37,4%), attribuibile per intero alla componente interna (+ 52,7%) in relazione soprattutto allo sviluppo del lavoro per l'ENEL. Buono l'andamento degli ordini assunti, il cui volume ha raggiunto i 213 miliardi con un incremento del 23,1% sul 1969: l'aumento riguarda essenzialmente le commesse acquisite sul mercato interno dall'ASGEN e dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*; gli ordini dall'estero hanno invece registrato una flessione che riflette, tra l'altro, il peggioramento della posizione competitiva di tale comparto in termini di prezzi e di tempi di consegna.

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

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

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

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

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

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

Si è iniziata inoltre l'attuazione del piano di riassetto delle attività elettromeccaniche del gruppo, nell'ambito del quale la *Finmeccanica* ha acquisito nel settembre 1970 la maggioranza azionaria dell'ASGEN e successivamente ha costituito la società *Italtrafo* che verrà specializzata nel campo dei trasformatori: a quest'ultima sono stati apportati gli stabilimenti di Napoli, Pomezia e Sesto S. Giovanni, rispettivamente dalla OCREN, dall'ALCE e dalla *Costruzioni Elettromeccaniche*, nei quali saranno trasferite anche le produzioni di trasformatori svolte dall'ASGEN negli stabilimenti di Campi e di Milano. D'altra parte saranno accentrate nell'ASGEN le produzioni di macchine rotanti e di motori di trazione effettuate dalla *Costruzioni Elettromeccaniche* a Sesto, nonché le altre produzioni elettromeccaniche dello stabilimento di Napoli dell'OCREN, ferme restando, in quest'ultimo, le lavorazioni relative agli avvolgimenti ed a parte dei montaggi dei motori di trazione. Sempre nell'ambito del ramo elettromeccanico, agli inizi del 1971 è stato affidato al gruppo il risanamento delle attività svolte nello stabilimento di Arzignano della *Pellizzari*. Sono state inoltre decise: la costituzione della *Officine Meccaniche Goriziane*, che utilizzerà lo stabilimento ex *Nuova San Giorgio* di Gorizia per lavorazioni meccaniche di parti di trattori per conto soprattutto della FIAT; la fusione della società *Stabilimenti Meccanici Triestini*, della quale la *Finmeccanica* ha rilevato la partecipazione paritetica posseduta dalla SNIA-VISCOVA, con la società *Motori V. M.* di Cento (Ferrara) operante nel campo dei motori Diesel raffreddati ad aria. Altre modifiche di assetto degne di nota sono state il passaggio al gruppo *Finsider* del controllo della società *Santeustacchio* (1) e il trasferimento al gruppo STET dei pacchetti azionari delle società Selenia ed ELSAG come illustrato già nella relazione dello scorso anno.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gruppo Alfa Romeo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale favorevole andamento ha permesso di assorbire solo parzialmente il pesante

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

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

Asgen

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

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

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

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

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

Ansaldo Meccanico Nucleare

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

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

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

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

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

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

Aerfer

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

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

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

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

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

Società Italiana Impianti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

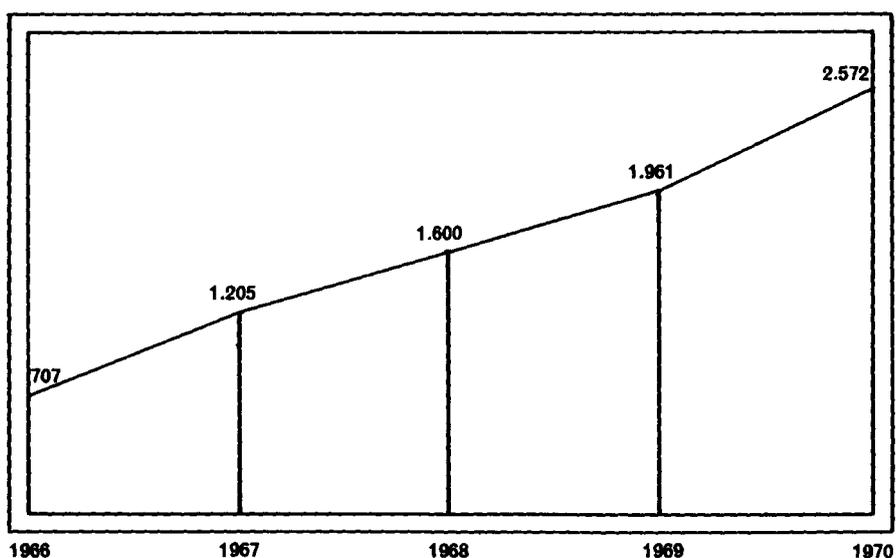
Il notevole incremento degli ordini di costruzioni navali nel 1970 è da attribuire, da un lato, al notevole aumento dei prezzi internazionali delle navi e, dall'altro, all'avvio di un importante gruppo di nuove costruzioni in proprio.

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

SETTORE CANTIERISTICO

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

migliaia di tsl



Percentuale navi di oltre 100 mila tsl

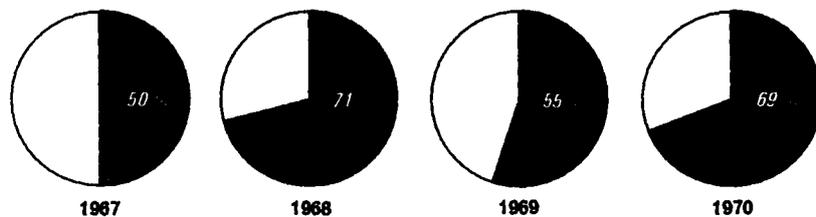


Tabella n. 14 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri di costruzioni e riparazioni navali negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

riguardato ancora in massima parte l'espletamento di ordini assunti in anni precedenti a prezzi bloccati, mentre le nuove commesse dell'anno, acquisite a prezzi più congrui, hanno esercitato scarsa influenza sull'andamento economico dell'esercizio. In conseguenza l'aumento dei ricavi è stato complessivamente modesto e per di più annullato dall'eccezionale aumento di tutti i costi. Gli approvvigionamenti di materiale sono risultati difatti assai più onerosi, sia per il generale incremento dei prezzi (17% in media), sia per i gravi ritardi di consegna, con negative ripercussioni sui tempi di lavorazione; per quanto riguarda il costo del personale, non solo si è avuto un notevole aggravio per effetto dei miglioramenti retributivi (30% in media) connessi all'applicazione del nuovo contratto, ma si è dovuta registrare una diminuzione della produttività per addetto per il rendimento generalmente scarso delle ore lavorate a causa delle modalità con cui si sono svolte le agitazioni nel 1970. Le ore di sospensione dal lavoro per scioperi, pur essendo state — come detto — inferiori a quelle verificatesi nel 1969, hanno comunque provocato una generale discontinuità dei ritmi di lavoro che non ha consentito di realizzare i livelli di efficienza e il grado di utilizzazione degli impianti che costituivano uno dei principali obbiettivi della ristrutturazione delle aziende di costruzione.

Anche il comparto delle riparazioni navali ha risentito degli eventi negativi che hanno colpito l'intero settore navalmeccanico: pur avendo recuperato parte dei clienti perduti in seguito alle agitazioni sindacali del 1969-70, i risultati economici si presentano decisamente negativi. Ciò vale in particolare per l'*Arsenale Triestino San Marco* che ha dovuto fronteggiare l'assorbimento del personale dell'ex cantiere *San Marco* ampliando in tal modo il proprio organico molto al di là delle necessità dell'azienda; ciò si è riflesso sull'esercizio 1970 con un considerevole aumento della perdita rispetto all'anno precedente. Le altre aziende di riparazione hanno registrato, insieme agli aumenti dei prezzi delle forniture, un minor numero di ore lavorate sia per scioperi sia per riduzioni delle prestazioni in orario straordinario. In tale situazione il mantenimento della clientela, in un mercato caratterizzato da una vivace concorrenza che opera non solo sui prezzi ma anche sulla rapida e puntuale realizzazione delle commesse, è risultato in parte compromesso.

PAGINA BIANCA

Settore alimentare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Telefoni e altre telecomunicazioni

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

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

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

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

Tabella n. 16 - Espansione del servizio telefonico nel 1970

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella n. 18 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1970

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il personale in forza a fine 1970 risultava di 1.940 unità, con una diminuzione nell'anno di 523 unità, saldo tra un aumento di 108 in Italia e una riduzione di 631 all'estero, a seguito della cessazione del servizio sulla vecchia rete cablografica sottomarina con il Sud America.

Gli introiti del traffico hanno segnato nel 1970 un incremento del 15,7%; notevole anche l'incremento complessivo dei costi (+ 14,1%), soprattutto quelli di esercizio (essenzialmente per il maggior numero di circuiti affittati via satellite), gli oneri finanziari e gli ammortamenti; abbastanza contenuto (+ 5%) l'aumento del costo del personale — nonostante l'aggravio del nuovo contratto di lavoro in Italia — a seguito delle ricordate diminuzioni del numero dei dipendenti all'estero. L'esercizio si è chiuso con un utile di 1,1 miliardi che consente di retribuire il capitale sociale, aumentato nel corso del 1970 da 13 a 18 miliardi, nella misura del 6% come nel 1969.

Anche l'attività della *Telespazio* ha registrato nel 1970 un notevole sviluppo. I circuiti in esercizio sono passati da 127 nel 1969 a 159 nel 1970; degno di nota il fatto che la stazione del Fucino è stata impegnata in 101 collegamenti televisivi, comportanti il contemporaneo impiego di circa 300 canali. L'espansione dell'attività della *Telespazio* è stata favorita dall'entrata in servizio della terza antenna per i collegamenti con l'Oriente e dalla messa in orbita da parte della *Intelsat* di altri satelliti della serie *Intelsat III*.

Ulteriori progressi sono prevedibili per il prossimo futuro a seguito sia dell'entrata in servizio del convertitore di colore (che consentirà alla società di meglio fronteggiare la concorrenza, in campo televisivo, delle altre stazioni europee) sia della messa in orbita sull'oceano Atlantico del primo satellite della serie *Intelsat IV*, lanciato all'inizio del 1971 e assai più potente degli attuali; anche per questa nuova serie di satelliti le funzioni di telemetria e telecomando sono state affidate alla *Telespazio*.

Nel corso dell'esercizio il personale della società, che svolge anche un'importante funzione di consulenza al CNR per il progetto SIRIO, è passato da 142 a 166 dipendenti. Gli investimenti dell'esercizio sono stati di 2,8 miliardi, dei quali 1,7 miliardi per

gli impianti a terra e 1,1 miliardi quale quota di partecipazione della società al finanziamento del sistema di satelliti Intelsat.

Gli introiti hanno segnato nel 1970 un ulteriore buon incremento (+ 17%); l'aumento dei costi (+ 15%) è in gran parte da attribuire a quelli del personale sia per il rinnovo del contratto di lavoro sia per l'incremento degli organici. Dopo lo stanziamento di ammortamenti adeguati e la radiazione di cespiti fuori uso, il bilancio chiude con un utile che consente l'assegnazione di un dividendo del 5%.

Tenendo conto anche degli andamenti delle minori società operanti in settori ausiliari delle telecomunicazioni, che hanno anch'esse potuto sviluppare la propria attività e sono state in grado di remunerare il capitale nella misura del 7,50% la SEAT, del 7% la SETA, e del 4,50% la SAIAT, nonché delle aziende manifatturiere del gruppo — di cui si riferisce negli specifici capitoli — la capogruppo STET potrà prevedibilmente remunerare il proprio capitale nella misura del 7,75% come nel 1969.

Trasporti marittimi

Il mercato internazionale dei trasporti marittimi di *carichi secchi* ha continuato a registrare, nel 1970, un forte incremento della domanda di stiva, alimentato in misura non trascurabile dall'intensificarsi degli scambi su rotte di lunga percorrenza. Il rapido rialzo dei noli, che sono giunti a superare in media del 40-45% quelli del 1969 (1), riflette, da un lato, l'insufficiente adeguamento dell'offerta di trasporto, pur essendo stati immessi in esercizio circa 10 milioni di tsl di nuovo naviglio; d'altro lato, e soprattutto, il cospicuo aumento della generalità dei costi di esercizio (eccezionale quello del combustibile) nonché del prezzo delle navi. Pur essendo stato il 1970 un anno contrassegnato in campo marittimo da rilevanti tensioni di carattere inflazionistico, è risultato nell'insieme modesto il rialzo dei noli sui *servizi merci di linea*, il che si è riflesso in un netto peggioramento dei risultati economici delle compagnie che li gestiscono. In questo comparto è noto che l'armamento sta ora approntando innovazioni tecniche anche radicali del materiale nautico impiegato in vista di ridurre, in misura più o meno sensibile, la durata delle soste nei porti.

Il processo di rinnovo del naviglio di linea è in corso da vari anni sulle brevi e medie distanze con l'ormai diffuso impiego delle navi traghetto e con l'adozione di unità di altro tipo comunque idonee al trasporto di carichi « unitizzati »; è invece di più recente avvio sulle lunghe percorrenze, dove sono già numerose le iniziative su base associata di servizi con navi portacontenitori, mentre tra la fine del 1969 e l'inizio del 1971 sono entrate in esercizio le prime quattro unità portachiatte.

Nel 1970, su 3,7 milioni di tsl di naviglio per carichi generali varato, quasi il 20% era costituito da navi portacontenitori. È da rilevare che nell'anno si è avuto sul Nord Atlantico un eccesso di stiva di questo tipo rispetto ai carichi disponibili; ne è conseguito che i servizi facenti capo al Nord Europa hanno accentuato la loro politica di acquisizione di carichi interessanti l'area mediterranea, con consi-

(1) Indici medi annui *Norwegian Shipping News* per i carichi secchi: + 46% per i noleggi a tempo e + 40% per quelli a viaggio.

stenti dirottamenti di traffico marittimo, specie dall'Italia, la cui organizzazione portuale vede accrescere il proprio ritardo nel processo di adeguamento alle nuove tecniche di trasporto. Agli inizi del 1971 erano in ordinazione nel mondo navi per carichi generali per circa 10 milioni di tsl, di cui almeno un terzo costituito da navi portacontenitori.

Per le portachiatte è previsto che alle quattro unità ora in esercizio (di cui due tra USA e Mediterraneo) se ne aggiungano entro il 1972 altre 14; si ritiene che nel contempo un buon numero di ordini sarà trasmesso ai cantieri essendo diversi armatori europei e americani interessati a questo tipo di nave.

Nel trasporto marittimo di *passaggeri*, l'accelerata contrazione del movimento sulle lunghe percorrenze si è accompagnata ad un'ulteriore generale rarefazione dei servizi di linea. Eccezionale la flessione registrata sul Nord Atlantico, dove il movimento marittimo di persone si è ridotto del 26% (-- 30% sui servizi facenti capo al Nord Europa e -- 15% su quelli interessanti il Mediterraneo); sulle rotte per il Centro e Sud America il calo è stato superiore al 10%. Prosegue, per contro, lo sviluppo della domanda sulle distanze minori, soprattutto per crociere e per trasporto di persone con auto al seguito nelle aree di maggiore interesse turistico. Nel corso del 1970 hanno cominciato ad operare le prime navi specificamente concepite per attività di crociera, cui di norma mal si prestano, sotto il profilo economico, i transatlantici sottratti ai servizi di linea. Sono ora in costruzione altre 18 unità di questo tipo (con tonnellaggi prevalentemente compresi tra le 10 e le 20 mila tsl). Sono, infine, in cantiere oltre cinquanta traghetti misti (con stazza lorda normalmente compresa tra le 3 mila e le 6 mila t) per il trasporto combinato di persone, automobili e merci caricate su mezzi gommati.

Per quanto riguarda il gruppo *Finmare*, la consistenza e la composizione della flotta gestita a fine 1970 sono riportate nella tabella n. 22. Le variazioni rispetto all'anno precedente dipendono esclusivamente dall'entrata in esercizio dei nuovi m/t « Boccaccio » e « Carducci » da 6.450 tsl (società *Tirrenia*) e dalla conseguente radiazione delle vecchie navi « Città di Tripoli », « Città di Livorno », « Città di Tunisi » e « Belluno » (per complessive 13.443 tsl), le prime tre di età superiore ai 40 anni.

È poi diminuito il naviglio da carico noleggiato a tempo (da 101.600 a 92.800 tsl in termini di impiego annuo), in relazione soprattutto alla possibilità, riconosciuta in sede conferenziale, di un impiego più flessibile delle navi di proprietà del *Lloyd Triestino*. Una consistente aliquota del suindicato tonnelloaggio viene utilizzata, come noto, dal *Lloyd* a integrazione dell'attività svolta da unità sociali nei servizi merci convenzionati, il che consente di far fronte all'allungamento delle rotte prima in transito per Suez.

Nonostante l'immissione in linea di due nuovi traghetti in sostituzione di quattro vecchie unità, l'età media della flotta del gruppo è aumentata, seppur lievemente, fra il 1969 ed il 1970 (da 14,7 a 14,9 anni).

La ripartizione per classi di età e per tipi di nave (v. tabella n. 23) mette in evidenza l'elevato grado di vetustà della flotta da carico, costituita per quasi quattro quinti

Tabella n. 22 - Consistenza al 31 dicembre 1970 della flotta impiegata dal gruppo Finmare

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco		Totale	
	n.	tsl	n.	tsl	n.	tsl
<i>Navi di proprietà sociale</i>						
ITALIA	9	248.458	8	60.118	17	308.576
LLOYD TRIESTINO	6	102.074	18	108.283	24	210.357
ADRIATICA	13	67.130	5	11.190	18	78.320
TIRRENIA	24	83.364	3	8.144	27	91.508
	52	501.026	34	187.735	86	688.761
<i>Navi prese a noleggio continuativamente</i>						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.579	1	3.579
TIRRENIA	—	—	2	4.270	2	4.270
	—	—	3	7.849	3	7.849
<i>Totale</i>	52	501.026	37	195.584	89	696.610

da tonnellaggio superiore ai 15 anni, il che è un indice dell'urgenza con cui si impone un programma di radicale rinnovamento.

Al 31 dicembre 1970, la flotta *Finmare* rappresentava il 55,5% del naviglio nazio-

Tabella n. 23 - Ripartizione per classi di età della flotta di proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1970

Classi di età	in % del tonnellaggio		
	Navi da passeggeri e miste	Navi da carico secco	Totale
fino a 5 anni	3,0	—	2,2
da 5 a 10 anni	34,3	19,7	30,3
da 10 a 15 anni	16,6	2,7	12,8
da 15 a 20 anni	40,8	26,8	37,0
da 20 a 25 anni	3,3	30,2	10,7
oltre 25 anni	2,0	20,6	7,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0

Tabella n. 24 - Introiti lordi realizzati dalle società del gruppo Finmare negli anni 1969 e 1970
(milioni di lire)

Società	Introiti lordi		
	passaggeri	merci	Totale
ITALIA 1969	36.084	14.226	50.310
1970	32.972	12.874	45.846
<i>Variazione %</i>	— 8,6	— 9,5	— 8,9
LLOYD TRIESTINO 1969	12.518	24.614	37.132
1970	13.473	24.920	38.393
<i>Variazione %</i>	+ 7,6	+ 1,2	+ 3,4
ADRIATICA 1969	5.559	4.120	9.679
1970	5.811	4.334	10.145
<i>Variazione %</i>	+ 4,5	+ 5,2	+ 4,8
TIRRENIA 1969	8.827	3.624	12.451
1970	9.986	4.030	14.016
<i>Variazione %</i>	+ 13,1	+ 11,2	+ 12,6
Totale introiti lordi del traffico 1969	62.988	46.584	109.572
1970	62.242	46.158	108.400
<i>Variazione %</i>	— 1,2	— 0,9	— 1,1
Proventi diversi (a) 1969			2.315
1970			2.373
<i>Variazione %</i>			+ 2,5
Introiti lordi globali 1969			111.887
1970			110.773
<i>Variazione %</i>			— 1,0

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

nale da passeggeri e misto ed il 6,2% di quello da carico secco, con riferimento alle sole unità a propulsione meccanica di oltre 100 tsl.

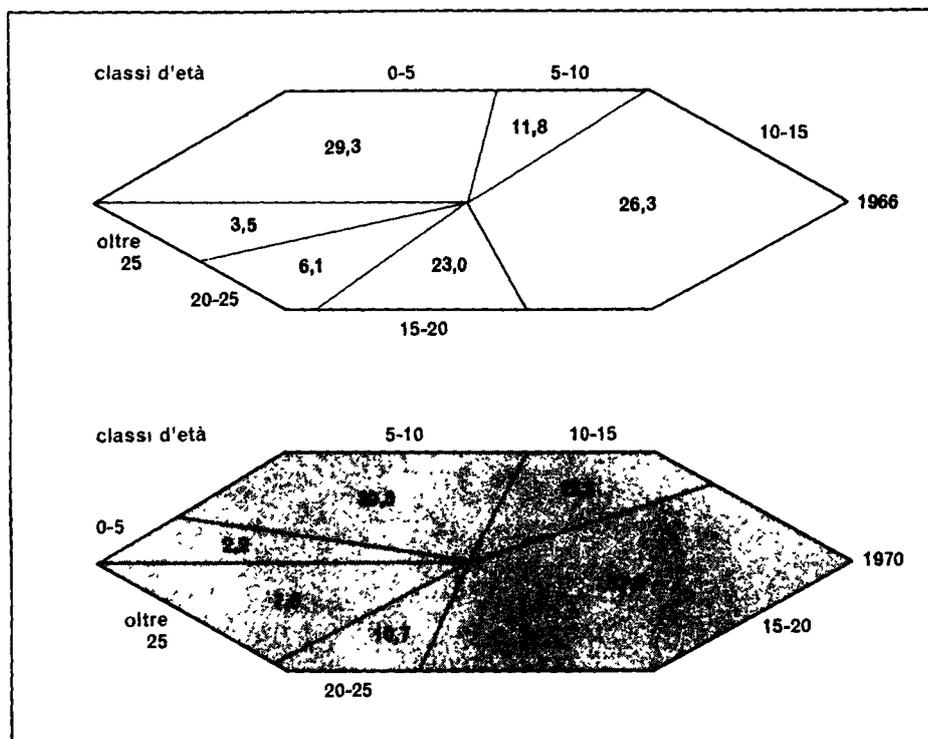
Dopo il discreto aumento degli introiti lordi del traffico registrato nel 1969 (+ 7,6%), il 1970 segna per l'insieme delle compagnie del gruppo una lieve flessione (— 1,1% rispetto all'esercizio precedente), che si è manifestata in misura percentuale pressoché uguale nei comparti passeggeri e merci ed è attribuibile allo sfavorevole andamento dell'esercizio della società *Italia*. Si vedano, al riguardo, i dati riportati nella tabella n. 24.

L'attività svolta nei diversi settori di traffico dalle quattro compagnie di navigazione del gruppo è esposta sinteticamente di seguito.

SETTORE TRASPORTI MARITTIMI

RIPARTIZIONE PER CLASSI DI ETÀ DELLA FLOTTA DI PROPRIETÀ DEL GRUPPO FINMARE NEL 1966 E NEL 1970

Composizione percentuale



Società Italia

Il forte regresso del numero di *passengeri* oceanici trasportati dalla società *Italia*, scesi da 129 mila nel 1969 a 111,4 mila nel 1970 (---- 13,6%), è il riflesso dell'accentuarsi della crisi sul settore atlantico.

Nonostante sia continuato il processo di disimpegno dei servizi concorrenti, la linea del Nord Atlantico ha registrato una flessione del 20% (da 81,7 a 65,1 mila passeggeri, con una diminuzione del numero dei viaggi da 45 a 42). Anche la linea del Sud America Atlantico ha visto ridursi i passeggeri del 6,8% (da 33,9 a 31,5 mila). Un apprezzabile aumento si è invece avuto, in relazione alla cessazione del servizio della compagnia *Siosa*, sulla linea del Centro America-Sud Pacifico (+ 10%).

Il buon andamento dell'attività crocieristica svolta in acque americane (malgrado la vivace concorrenza in atto nel settore) ha contenuto, in termini di proventi lordi, le conseguenze delle minori acquisizioni nel traffico di linea.

Praticamente stazionario il volume di *merci* complessivamente acquisito sulle linee convenzionate; la mancata effettuazione di attività fuori convenzione sulla linea del Centro America-Nord Pacifico ha peraltro comportato una sensibile diminuzione degli introiti lordi.

Va, infine, posto in rilievo che nel traffico merci la società *Italia* è costretta ad operare in condizioni di particolare disagio, con mezzi commercialmente inidonei e tecnicamente superati, a fronte di un armamento concorrente che dispone di naviglio moderno ed efficiente.

Società Lloyd Triestino

In un quadro sostanzialmente stazionario del movimento complessivo di *passaggeri* acquisito dalla compagnia è da rilevare la riduzione di traffico della linea per l'Australia, sempre più esposta alla concorrenza del mezzo aereo. Gli introiti lordi hanno comunque segnato un apprezzabile incremento (+ 7,6%), grazie soprattutto ad alcuni aumenti tariffari.

Nel complesso fermo, anche se con andamento diverso da linea a linea, il volume delle *merci* trasportate, con modesto miglioramento degli introiti. Trattasi di una situazione che — in assenza di adeguati interventi — è destinata a deteriorarsi gravemente non appena la concorrenza avrà immesso in servizio le nuove navi ora in costruzione. L'unico settore dove è scongiurato il rischio di una emarginazione del *Lloyd Triestino* dal mercato è finora quello dell'Australia, per il quale è in corso di costruzione una grande unità portacontenitori, che opererà nel consorzio internazionale *Australia Europe Container Service* (v. oltre).

Società Adriatica

Le acquisizioni di *passaggeri* della società *Adriatica* hanno segnato una forte riduzione sui servizi internazionali di convenzione (— 13,2%), specie sulle linee Egitto-Libano e Grecia-Turchia, soprattutto a causa dell'inadeguatezza del naviglio. Si è avuto, per contro, un netto miglioramento sul collegamento per la Grecia esercito fuori convenzione con il m/t « Appia » e sui servizi locali per le Tremiti, anche in relazione all'avvio della nuova linea da Ortona. Nel complesso, in presenza di un discreto rialzo dei noli medi, gli introiti lordi sono aumentati di oltre il 4,5%. L'apprezzabile sviluppo della domanda ha permesso alla compagnia di migliorare le sue acquisizioni di *merci* (+ 6,2%); in misura inferiore sono aumentati gli introiti lordi (+ 5,2%) in relazione a un certo scadimento qualitativo dei carichi, essendo il naviglio della compagnia esposto alla pressione dei più moderni servizi concorrenti.

Società Tirrenia

Il più intenso impiego delle navi di tipo « Regione » trasformate e l'immissione in linea negli ultimi mesi del 1970 di due nuovi traghetti hanno consentito, nonostante l'acuirsi della concorrenza, un sensibile miglioramento delle acquisizioni di traffico. È innanzitutto aumentato il trasporto di *passengeri* (passati, se si escludono le linee locali, da 1.437 a 1.532 mila: + 6,6%) e di auto al seguito (da 97.200 a 113.400: + 16,7%). Gli incrementi hanno interessato quasi tutti i servizi, risultando in diminuzione il solo collegamento Palermo-Cagliari. Un buon andamento hanno registrato anche le linee locali sarde (+ 7%). Il notevole sviluppo del numero di auto al seguito ha consentito un aumento degli introiti lordi (+ 13,1%) più elevato di quello del traffico passeggeri.

Le maggiori acquisizioni nel trasporto di *merci* (+ 7,7%) sono dovute soprattutto all'impiego dei nuovi traghetti sulla linea Genova-Porto Torres; ad eccezione della Napoli-Palermo e delle linee locali sarde, sugli altri collegamenti si sono invece registrate flessioni, a causa dell'assetto ancora transitorio dei servizi. Il generale miglioramento dei noli unitari ha fatto aumentare anche nel comparto merci gli introiti (+ 11,2%) in misura più che proporzionale rispetto ai quantitativi trasportati.

Tabella n. 25 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-XII-1969	al 31-XII-1970
<i>Personale a terra</i>	2.792	2.841
<i>Personale navigante</i>		
Ufficiali	1.646	1.722
Marittimi	8.755	8.869
	10.401	10.591
<i>Totale</i>	13.193	13.432

(a) Compreso il personale all'estero dipendente dalle compagnie: 299 addetti alla fine del 1969 e 298 alla fine del 1970.

La tabella n. 25 riporta la consistenza e la composizione del personale impiegato dalle compagnie del gruppo a fine 1969 e a fine 1970.

Il modesto aumento del personale a terra è dovuto all'istituzione di nuovi reparti (movimentazione dei contenitori, nuove costruzioni e sistemi informativi).

Per il personale navigante, l'organico è in aderenza alle necessità della flotta in esercizio alla fine dell'anno.

Nel 1970 è proseguita la realizzazione del programma di costruzione delle 7 navi traghetto della *Tirrenia*. Definito a fine 1967, esso sta per essere ultimato: avendo i cantieri consegnato le quattro unità « Boccaccio », « Carducci », « Pascoli » e « Leopardi » fra la fine del 1970 e l'inizio del 1971, seguirà a breve termine la consegna delle rimanenti tre unità « La Valletta », « Petrarca » e « Manzoni ». Il *Lloyd Triestino* ha commesso nella seconda metà del 1970 all'*Italcantieri* una turbonave portacontenitori che, come accennato in precedenza, sarà destinata al servizio integrato per l'Australia, gestito dal consorzio internazionale *Australia Europe Container Service*. Al consorzio partecipano altri armatori europei di varie nazionalità con 13 navi portacontenitori di caratteristiche analoghe a quelle dell'unità del *Lloyd* (capacità di trasportare 1.500 contenitori di tipo standard; velocità media di esercizio: 21-22 nodi). La commessa in questione costituisce, invero, uno stralcio del progetto di generale riassetto dei servizi *Finmare*, autorizzato dalle competenti autorità di Governo per consentire al *Lloyd Triestino* di entrare tempestivamente nel consorzio.

Gli investimenti dell'anno ammontano nel complesso a 8,6 miliardi, di cui 8,1 per le suindicate nuove costruzioni e 0,5 per acquisto di contenitori e materiale di porto, per opere minori e per rinnovo attrezzature varie.

La sovvenzione di competenza del 1970, calcolata con criteri presuntivi in attesa degli accertamenti ministeriali, si valuta dell'ordine di 77 miliardi; si prevede che per il 1971 la sovvenzione supererà i 93 miliardi.

I crediti del gruppo *Finmare* verso lo Stato per sovvenzioni arretrate si sono ridotti, nell'anno, da 67 a 57 miliardi, a seguito della definitiva regolazione del conto stralcio concernente le precedenti convenzioni e, soprattutto, dell'incasso delle differenze di sovvenzione spettanti per il perfezionamento delle convenzioni aggiuntive inerenti le modifiche di assetto dei servizi intervenute fra il 1965 e il 1966. La situazione è comunque destinata a peggiorare nuovamente nel 1971 per carenze di stanziamenti nel bilancio dello Stato. Va ancora una volta ribadito che la ritardata normalizzazione della posizione creditoria, comportando per le compagnie il pagamento di cospicui interessi passivi, continua a tradursi in un sensibile appesantimento delle gestioni economiche delle aziende.

Considerando le compagnie del gruppo nel loro insieme, va rilevato che la stazionarietà biennale della sovvenzione da un lato e, dall'altro, la flessione degli introiti complessivi ed il cospicuo incremento dei costi (specie quelli del combustibile, per l'ulteriore balzo dei prezzi, e del personale, soprattutto in relazione agli scatti di contingenza) hanno portato ad un marcato deterioramento della gestione economica. In tale quadro fa spicco la perdita della società *Italia* che, come detto in precedenza, ha visto nell'anno drasticamente ridursi le acquisizioni di traffico, specie di passeggeri sul Nord Atlantico. Pure la società *Adriatica* registra una perdita, mentre il *Lloyd Triestino* e la *Tirrenia* chiudono praticamente in pareggio; queste ultime due compagnie sono, comunque, in condizioni di distribuire agli azionisti un dividendo del 5% con gli utili riportati a nuovo da precedenti esercizi. In tale situazione, si prevede che la capogruppo *Finmare* non possa remunere-

rare quest'anno il capitale, cui era stato assegnato nel precedente esercizio un dividendo del 5,50%.

Al riguardo, è il caso di ribadire che i servizi di preminente interesse nazionale hanno dovuto fronteggiare nell'ultimo decennio la profonda evoluzione registrata dal mercato mondiale dei trasporti marittimi con una struttura estremamente rigida, negativamente caratterizzata, fra l'altro, da una capacità di trasporto passeggeri largamente esuberante nei confronti di una domanda in rapido declino; tale andamento ha aggravato l'alea imprenditoriale assunta dalle compagnie con le convenzioni al punto di rendere il vigente meccanismo di revisione della sovvenzione del tutto insufficiente ad assicurare una equilibrata gestione economica, nonostante il forte aumento dei contributi statali.

Va sottolineato, invero, che al di là delle perdite registrate nel 1970 le previsioni dei risultati economici nei prossimi anni, fermo restando l'attuale assetto dei servizi, appaiono allarmanti; basti rilevare che già nel 1971, nonostante la revisione in aumento della sovvenzione applicabile per il biennio 1971-72, si prevede una nuova consistente perdita per l'insieme delle compagnie del gruppo. Tale previsione appare particolarmente grave essendo la prima volta che la sovvenzione revisionata non basta a coprire, già nel primo anno del biennio, il divario tra costi e proventi del traffico; e ciò, nonostante che l'onere per lo Stato prevedibilmente supererà i 90 miliardi di lire (tenuto conto dell'aumento dei costi revisionabili, incluso l'onere derivante dal rinnovo del contratto di lavoro scaduto nel dicembre del 1970).

La previsione del formarsi di cronici disavanzi di esercizio per le compagnie, in presenza di crescenti oneri per il Tesoro, fa quindi apparire tanto più urgente la definizione da parte del Governo di un valido riassetto dei servizi di p.i.n., problema al quale l'IRI ha dato il suo contributo con la presentazione di un proprio progetto.

*
* *

Come noto, l'attività di trasporto marittimo è svolta nel gruppo IRI anche dalla *Sidermar* (gruppo *Finsider*), che gestisce una flotta a integrazione del ciclo produttivo delle aziende siderurgiche e cementiere.

Nel 1970 la *Sidermar* ha trasportato 25,1 milioni di t di materie prime, semilavorati e prodotti finiti con un aumento di quasi un quinto rispetto all'anno precedente. Sul totale trasportato, le importazioni di materie prime (15,3 milioni di t nel 1970 contro 13,3 nel precedente esercizio) rappresentano il 60% e sono pari altresì a un quarto dei carichi secchi internazionali sbarcati in Italia nell'anno; di rilievo, inoltre, l'attività di cabotaggio tra gli stabilimenti costieri del gruppo, con 3,8 milioni di t di prodotti (3,9 milioni nel 1969), e i trasporti per conto di terzi, svolti per utilizzare temporanee esuberanze di stiva (5,6 contro 3,4 milioni di t nel 1969). Nel 1970 è stato registrato un maggior fabbisogno di naviglio anche in relazione alle maggiori soste nei porti di carico e di scarico imposte dalle agitazioni sindacali che hanno interessato sia le fonti di approvvigionamento di carbone tedesco

e americano sia gli stabilimenti dell'*Italsider*. Tale maggior fabbisogno è stato fronteggiato soprattutto con noleggi a viaggio e a tempo di durata inferiore a sei mesi. Escludendo dal comparto i suindicati noleggi a breve termine (in quanto suscettibili, per la loro natura, di oscillazioni temporanee che inficiano i confronti), la consistenza della flotta gestita dalla *Sidermar* è, comunque, aumentata da 1.101 mila a 1.146 mila tpl. Di tale flotta, che è pari a circa un quinto del tonnellaggio nazionale da carico secco, la quota di proprietà del gruppo *Finsider* è di 468 mila tpl. Nel complesso, i servizi svolti dalla *Sidermar*, misurati in base al loro costo complessivo, sono stati pari a 54,4 miliardi; l'eccezionale aumento (+ 53%) che si è registrato rispetto al costo sostenuto nel 1969 (35,5 miliardi) è dovuto, oltre che all'aumento del traffico svolto, al concorso combinato dei prolungati tempi di attesa delle navi nei porti, del connesso maggior fabbisogno di naviglio noleggiato e del rilevante aumento delle rate di noleggio.

Gli investimenti sono stati, nell'anno, dell'ordine di 1 miliardo (5,2 miliardi nel 1969). Nel corso del 1970 il personale della *Sidermar* è rimasto praticamente stazionario (633 addetti, di cui 506 imbarcati).

Il traffico aereo mondiale si è sviluppato nel 1970 ad un saggio sensibilmente inferiore sia a quello del 1969 che a quello medio dell'ultimo decennio. Secondo i dati provvisori disponibili, i servizi regolari svolti dalle compagnie appartenenti ai 119 paesi membri dell'OACI (1) hanno segnato nel 1970 un aumento del traffico complessivo del 10% contro il 15% realizzato nel 1969 e in media nel decennio 1960-69. Nel settore passeggeri l'aumento è stato dell'11% e in quello merci del 10% (rispettivamente: + 13% e + 23% nel 1969). Va rilevato che su tale andamento ha influito in misura determinante il traffico interno degli Stati Uniti, che rappresenta da solo circa la metà del traffico mondiale OACI e che essendo stato fortemente influenzato dalla sfavorevole congiuntura americana del 1970 ha segnato un aumento di appena il 5%. Prescindendo da tale traffico, quello mondiale può quindi valutarsi abbia registrato un aumento dell'ordine del 15%, comparabile a quello degli anni precedenti, anche se fattori politici ed economici hanno negativamente inciso su determinate aree di traffico, specie di quello regolare, con particolare riguardo al trasporto merci e ai viaggi di affari.

Il risultati economici della maggioranza delle compagnie aeree, specie di quelle statunitensi, hanno risentito dell'evoluzione sopraccennata, tanto più che nel 1970 si è registrata la concomitanza di diffusi aumenti dei costi di esercizio, di crescenti oneri finanziari conseguenti all'entrata in servizio dei nuovi aerei a grande capacità e di una sempre incisiva concorrenza delle compagnie di trasporto a domanda. Esaminando i principali settori del traffico internazionale regolare, su quello più importante, il nord-atlantico, va rilevato che l'incremento del movimento passeggeri, prevalentemente turistico, è stato pari al 20%, superando quindi nettamente quello del 1969 (+ 14%) con un corrispondente buon miglioramento del coefficiente medio di occupazione posti (dal 54,4% al 55,3%), data l'espansione più contenuta dell'offerta (+ 18%). Nel settore euromediterraneo, all'opposto, l'incremento del traffico passeggeri (+ 11%) è risultato nettamente inferiore a quello del

(1) Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, non includente la Cina popolare e altri paesi minori. I dati relativi alla URSS, entrata a far parte dell'OACI nel corso del 1970, non sono compresi in quelli esposti.

1969 (+ 19%), restando comunque sostanzialmente immutato, intorno al 53%, il coefficiente di occupazione posti.

Alla fine del 1970 la consistenza e la composizione delle flotte dell'*Alitalia* e delle società collegate (cfr. tabella n. 26) riflettono nei confronti del 1969: *a*) l'immissione in servizio nel corso dell'esercizio di due Boeing 747 a grande capacità, due DC-8/62 e un DC-9 nella flotta dell'*Alitalia* e tre DC-9 (di cui due ceduti dalla capogruppo) in quella dell'ATI; *b*) la perdita per incidente di un DC-8/62 dell'*Alitalia* e di due elicotteri della *Elivie*; *c*) la radiazione da parte della SAM degli ultimi due quadrimotori passeggeri a pistoncini DC-6B.

Tabella n. 26 - Consistenza della flotta dell'*Alitalia* e delle società collegate a fine 1969 e 1970

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		a fine 1969	a fine 1970
ALITALIA	B 747 (quadrireattore)	—	2
	DC-8/43 (quadrireattore)	13	12 (a)
	DC-8/62 (quadrireattore)	8 (b)	9 (b) (c)
	DC-9/30 (bireattore)	35 (d)	34 (d)
	Caravelle (bireattore)	18	18
ATI	DC-9/30 (bireattore)	4	7
	F-27 (biturboelica)	13	13
SAM	Caravelle (bireattore)	2	2
	DC-6B (quadrimotore a pistone)	4 (e)	2 (f)
ELIVIE	Sikorsky S-61N (elicottero)	2	1 (c)
	AB 204-B (elicottero)	3	2 (c)
	AB 206-A (elicottero)	2	2

(a) 1 unità è stata ceduta alla *Zambia Airways*.

(b) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

(c) 1 unità perduta nel corso dell'anno.

(d) Di cui 3 adibiti al solo trasporto merci.

(e) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

(f) Adibiti al solo trasporto merci; non si tiene conto delle 2 unità DC-6B per il trasporto passeggeri e tuttora in carico, il cui impiego operativo è cessato il 31 marzo 1970.

Esaminando i dati sull'utilizzazione media giornaliera degli aerei del gruppo *Alitalia* (v. tabella 27), si rileva che la flessione delle ore giornaliere volate dai DC-8 è dovuta in prevalenza alla riorganizzazione conseguente all'entrata in servizio dei due Boeing 747 a grande capacità.

L'ampliamento della flotta dell'*Alitalia* e delle consociate ha consentito un'ulteriore espansione dei servizi offerti. In particolare, nel settore nord-atlantico (Stati Uniti

Tabella n. 27 - Utilizzazione media giornaliera delle flotte dell'Alitalia e delle collegate nel 1969 e nel 1970

Società	Tipo di aereo	Ore volate (media giornaliera)		
		1969	1970	Variazioni %
ALITALIA	B 747	—	10 37'	—
	DC-8/43	10 52'	10 25'	— 4,1
	DC-8/62	12 01'	11 02'	— 8,2
	DC-9/30	6 07'	6 47'	+ 10,9
	Caravelle (a)	6 55'	6 09'	— 11,1
	DC-8/62F	9 43'	10 18'	+ 6,0
	DC-9F	2 56'	4 16'	+ 45,5
SAM	Caravelle (b)	6 27'	6 06'	— 5,4
	DC-6B	4 22'	6 34'	+ 50,4
ATI	DC-9	5 26'	6 31'	+ 19,9
	F-27	9 10'	8 00'	— 12,7

(a) Escluse le unità in noleggio alla SAM.

(b) Incluse le unità prese a noleggio dall'Alitalia: 2 nel 1969 e 3 nel 1970.

e Canada) si sono avuti un aumento della capacità su Nuova York con l'introduzione dei B 747 su 11 frequenze settimanali e un incremento dei voli per Boston, Chicago e Montreal (7 frequenze settimanali in più), mentre sulla rete sudamericana è stato aggiunto un collegamento settimanale con l'Argentina. Anche i servizi per l'Estremo Oriente sono stati sviluppati con l'aumento di una frequenza settimanale e l'apertura della rotta polare per Tokio. Sui collegamenti con l'Australia, infine,

Tabella n. 28 - Attività svolta dall'Alitalia e dall'ATI nel 1969 e nel 1970 (a)

	1969	1970	Variazioni %
posti · km offerti (milioni)	13.343	15.674	+ 17,5
passengeri · km trasportati (milioni)	7.086	8.329	+ 17,5
coefficiente di occupazione posti (%) (b)	53,1	53,1	
t · km offerte (milioni)	1.687	1.985	+ 17,7
t · km trasportate (milioni)	907	1.044	+ 15,1
coefficiente di utilizzazione globale (%) (c)	53,7	52,6	

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

(b) Rapporto tra passeggeri · km trasportati e posti · km offerti.

(c) Rapporto tra t · km trasportate e t · km offerte.

è stata introdotta una quarta frequenza settimanale con l'apertura dello scalo di Melbourne.

Sulla rete euromediterranea sono stati avviati i nuovi servizi Roma-Nicosia (Cipro); Napoli-Pisa-Londra; Napoli-Parigi; Napoli-Venezia-Francoforte; Roma-Ragusa (Jugoslavia) e Milano-Venezia-Ragusa. È stato inoltre esteso a Dublino il collegamento con Manchester.

È altresì proseguito nel 1970 il miglioramento della rete nazionale, con il trasferimento di numerosi collegamenti dall'*Alitalia* all'ATI. Incrementi di capacità e di frequenze si sono avuti su Piemonte, Liguria, Veneto, Toscana, Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, Sardegna e sulla Roma-Milano. Sono stati anche avviati servizi passeggeri notturni fra le principali città italiane, con notevoli agevolazioni tariffarie.

Infine i servizi merci hanno registrato l'introduzione di una frequenza settimanale per il Giappone via Asia meridionale, l'apertura del nuovo scalo di Birmingham in Gran Bretagna e una intensificazione dell'attività in Europa, anche in collaborazione con altre compagnie.

Tabella n. 29 - Ripartizione e sviluppo del traffico Alitalia e ATI per gruppi di linee (a)

Voci di traffico	Gruppi di linee							
	nazionali	europee	intercontinentali	totale				
<i>Indice di composizione % nel 1970</i>								
passengeri · km trasportati	16,5	21,8	61,7	100,0				
t · km trasportate	12,9	19,1	68,0	100,0				
<i>Variazioni % 1969-1970</i>								
posti · km offerti	+ 22,0	+ 18,8	+ 16,4	+ 17,5				
passengeri · km trasportati	+ 21,1	+ 17,5	+ 16,6	+ 17,5				
t · km offerte	+ 24,9	+ 21,4	+ 15,4	+ 17,7				
t · km trasportate	+ 21,6	+ 19,9	+ 12,7	+ 15,1				
<i>Coefficienti percentuali</i>								
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
occupazione posti	53,7	58,3	56,6	56,0	50,8	51,0	53,1	53,1
utilizzazione globale	55,2	53,8	52,2	51,6	54,0	52,7	53,7	52,6

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

Nelle tabelle n. 29 e n. 30 sono esposti i dati salienti dell'attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1970.

In complesso, l'aumento del traffico acquisito, pari globalmente al 15,1%, ha raggiunto nel settore passeggeri il 17,5%, corrispondendo pienamente allo sviluppo dell'offerta; è risultato invece inferiore alla maggiore offerta l'espansione del traf-

fico merci, tanto che nel complesso si è avuta una flessione del coefficiente di utilizzazione globale della flotta dal 53,7% al 52,6%.

L'esame dell'andamento per gruppi di linee (v. tabella n. 29) mostra, per quelle intercontinentali — pari ad oltre due terzi del totale — un incremento globale del 12,7%, sensibilmente inferiore a quello registrato nel 1969 (+ 23,1%). In particolare sui collegamenti con gli Stati Uniti (v. tabella n. 30) — notoriamente i più importanti — si è avuta da un lato un'espansione del 18,2% del traffico passeggeri, che ha consentito di assorbire l'aumento dell'offerta (+ 15,9%) con un miglioramento del coefficiente di occupazione posti; ciò mentre il 1970 non ha potuto ancora beneficiare della conclusione del nuovo più favorevole accordo di traffico

Tabella n. 30 - Traffico passeggeri Europa-Stati Uniti nel 1969 e nel 1970 (a)

		Alitalia	Altri vettori IATA
Posti offerti (migliaia)	1969	520	9.839
	1970	603	11.388
	Variazioni %	+ 16,0	+ 15,7
Passeggeri trasportati (migliaia) (b)	1969	292	5.315
	1970	345	6.309
	Variazioni %	+ 18,2	+ 18,7
Coefficiente di utilizzazione posti (%) (b)	1969	56,2	54,0
	1970	57,2	55,4

(a) Fonte: IATA (Associazione internazionale dei trasporti aerei). È incluso il trasporto a domanda.

(b) A differenza degli anni scorsi, sono esclusi i passeggeri sbarcati in Canada da servizi terminanti negli Stati Uniti; ciò si riflette anche sul coefficiente di utilizzazione posti e vale a spiegare le differenze rilevabili, rispetto alla relazione dello scorso anno, nei dati del 1969.

tra l'Italia e gli Stati Uniti. D'altro lato, il traffico merci — che concorre per circa la metà al traffico merci totale dell'*Alitalia* — ha registrato invece una sensibile flessione (— 7%) rispetto al 1969, anno peraltro notevolmente influenzato dal prolungato sciopero dei portuali statunitensi, che indirizzò verso il trasporto aereo un cospicuo volume di merci. Sulle altre rotte intercontinentali, infine, si sono avute flessioni di traffico, specie di quello merci, nelle aree coinvolte in crisi politiche (Medio Oriente, Libia), mentre risulta migliore l'andamento dei servizi con l'Australia e l'Estremo Oriente e con il Sud America.

Anche le linee europee hanno registrato nel 1970 uno sviluppo del traffico (+ 19,9%) assai meno intenso di quello del 1969 (+ 33,5%). In questo settore di traffico hanno giocato in particolare le ripercussioni sul flusso turistico proveniente dall'Europa centro settentrionale del protrarsi delle agitazioni sindacali in Italia. I servizi nazionali, infine, hanno registrato un aumento di traffico superiore a quello del 1969 (+ 21,6%), ma inferiore a quello contemporaneo dell'offerta (+ 24,9%), soprattutto per le difficoltà della situazione economica nazionale.

Tabella n. 31 - Personale impiegato dall'Alitalia e dalle società collegate a fine 1969 e 1970 (a)

	1969	1970	Variazioni %
<i>Alitalia</i>			
Impiegati	7.117	7.817	+ 9,8
Personale navigante	2.107	2.690	+ 27,7
Operai	3.207	3.611	+ 12,6
Totale	12.431	14.118	+ 13,6
<i>Società collegate</i>	1.457	1.728	+ 18,6
Totale generale	13.888	15.846	+ 14,1

(a) Compreso il personale all'estero: 3.160 addetti a fine 1969 e 3.352 addetti a fine 1970.

I proventi globali dell'*Alitalia* e delle collegate sono ammontati a 269,3 miliardi, contro 237,9 miliardi nel 1969. L'aumento del 13,2% risulta nettamente inferiore a quello del 1969 (20,3%); a ciò si è aggiunta la generale lievitazione dei costi, in particolare di quelli attinenti alla navigazione — anche in rapporto alla crescente inefficienza delle attrezzature aeroportuali nazionali — e, soprattutto, di quelli per il personale. L'incremento nell'anno di tale voce di costo è stato invero del 31%, per effetto, oltre che dell'ampliamento dell'organico e del normale processo di promozione del personale, della piena incidenza sul 1970 del rinnovo (avvenuto nella seconda metà del 1969) dei contratti di lavoro, specie per il personale navigante, cui si sono aggiunti gli ingenti oneri derivanti dal nuovo inquadramento aziendale del luglio scorso e, infine, lo scatto di otto punti di contingenza. Va anche tenuto conto, in questa sede, delle negative conseguenze delle agitazioni del personale, specie navigante, nonché delle difficoltà operative connesse alle controversie sindacali presso enti e società strettamente collegati con l'attività della compagnia, in particolare per quanto riguarda i servizi di aeroporto e la revisione degli aerei. In conseguenza di tale andamento dei costi e dei proventi, la compagnia ha chiuso il bilancio in perdita, stanziando ad ammortamenti un importo inferiore a quello del 1969. È il caso di ricordare che la società aveva distribuito ininterrottamente un dividendo dal 1962.

Nella tabella n. 31 è indicata la consistenza numerica del personale del gruppo *Alitalia* e le variazioni percentuali intervenute rispetto al 1969. Essendo stato l'aumento del personale inferiore a quello del traffico svolto (in termini di tonnellate chilometro globali trasportate), si è conseguito nell'anno un aumento di tale indice di produttività.

Passando alle società controllate, l'*Aero Trasporti Italiani-ATI* ha proseguito nel 1970 l'ampliamento della propria rete e l'intensificazione dei servizi, con il più che raddoppio dell'offerta totale, reso possibile, tra l'altro, dal maggior impiego di DC-9 a reazione, di proprietà o noleggiati dalla capogruppo. I favorevoli risultati conseguiti hanno consentito alla società di chiudere, per la prima volta, il bilancio in pareggio.

Anche la SAM ha segnato sensibili sviluppi della propria attività nel campo dei voli a domanda, impiegando per i servizi passeggeri ormai solo aerei a reazione

di tipo Caravelle, in maggioranza noleggiati dall'*Alitalia*. L'attività complessiva della società è peraltro diminuita per la forte riduzione dei voli per conto della capogruppo, onde il risultato economico dell'esercizio è stato negativo.

Per quanto riguarda le partecipazioni dell'*Alitalia* nel campo alberghiero e turistico, l'*Aerhotel* ha quasi terminato i preparativi per l'apertura di un esercizio a Milano, studiando nel contempo nuove possibili iniziative. L'*European Hotel Corporation*, cui partecipano anche banche e compagnie aeree europee, ha proseguito nello sviluppo di una catena alberghiera i cui esercizi sorgeranno a Londra, Parigi, Monaco, Francoforte e Zurigo. Anche per Roma sono in corso studi e trattative. La *Valtur*, infine, che opera nel ramo dei villaggi turistici, ha in preparazione diversi nuovi centri in Italia e all'estero, che si aggiungeranno a quelli già in esercizio a Isola Capo Rizzuto (Calabria) e a Marina di Ostuni (Puglie).

Gli investimenti nel settore dei trasporti aerei nel 1970 ammontano a 59,4 miliardi, di cui 41,7 per la flotta, 7,5 per gli impianti a terra e 10,2 per le attrezzature e i materiali tecnici.

PAGINA BIANCA

Autostrade e altre infrastrutture

Nel corso del 1970 la società *Autostrade* ha realizzato una considerevole mole di lavoro sulle autostrade in corso di costruzione. In particolare è stata completata la Bologna-Padova, mentre la realizzazione della Mestre-Vittorio Veneto e dei residui tronchi della Bologna-Canosa procedono in anticipo sui tempi previsti.

Tale sviluppo dei lavori ha comportato investimenti nettamente superiori a quelli del 1969, mentre il mercato finanziario presentava le note difficoltà di reperimento di capitali a condizioni per di più notevolmente onerose. Verso la fine del 1970 la concessionaria decideva di far ricorso a un prestito obbligazionario a medio termine sul mercato dell'eurodollaro. La situazione appare oggi in via di miglioramento, ma sarebbe prematuro formulare previsioni sull'effettivo evolversi del costo del denaro a media e lunga scadenza, la cui incidenza sulla gestione autostradale è, come noto, di gran lunga preponderante.

Per altro verso l'esercizio autostradale è destinato ad essere influenzato, per quanto riguarda lo sviluppo del traffico passeggeri, dai provvedimenti economici dell'estate-autunno del 1970: ci si riferisce, in particolare, all'aumento del prezzo della benzina e delle tariffe di pedaggio autostradali, che hanno determinato, già negli ultimi mesi del 1970, un rallentamento del tasso di espansione del traffico.

A tutto ciò si è aggiunto, infine, l'indirizzo espresso in più occasioni dalle autorità di governo, e confermato nel marzo del 1971 dal Parlamento, per quanto riguarda la diluizione, nel tempo, degli investimenti nel settore autostradale. Tale indirizzo ha comportato per la società *Autostrade* un differimento delle date di avvio dei lavori sulla rete ancora da appaltare, ad eccezione delle opere che rappresentano un ampliamento ed un completamento delle arterie autostradali esistenti.

A fine 1970 la rete autostradale nazionale in esercizio, a seguito dell'apertura al traffico, nel corso dell'anno, di 405 km di nuovi tronchi, era salita a 3.907 km (tabella n. 32). L'incremento suddetto della rete italiana rappresenta un 25% circa delle nuove autostrade che nello stesso anno sono state aperte al traffico in tutta Europa. Ciò ha consentito all'Italia di consolidarsi al secondo posto per l'estensione assoluta della rete autostradale in Europa occidentale, a poca distanza dalla Repubblica Federale Tedesca; anche in rapporto alla superficie l'Italia risulta poi largamente al di sopra della media della CEE (v. tabella n. 33).

Tabella n. 32 - Situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1970

	In esercizio		In costruzione		In programma		Totali	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Realizzazioni dirette dello Stato	496,9	12,7	171,4	14,0	82,2	5,4	750,5	11,3
Concessionaria Autostrade	1.916,7	49,1	379,8	31,0	620,1	40,6	2.916,6	43,8
Altre concessionarie (a)	1.493,3	38,2	675,4	55,0	823,5	54,0	2.992,2	44,9
Totale	3.906,9	100,0	1.226,6	100,0	1.525,8	100,0	6.659,3	100,0

(a) In tale gruppo di autostrade è inclusa la tangenziale est-ovest di Napoli (km 19,5 in costruzione) in concessione alla società *Infrasud* del gruppo IRI.

Sempre nel 1970 sono stati dati in concessione 483,5 km di nuovi tronchi, il che dovrebbe portare, entro il decennio in corso, la dotazione di autostrade del nostro Paese a poco meno di 6.700 km.

La situazione a fine 1970 della rete autostradale in concessione al gruppo IRI è esposta in dettaglio nella tabella n. 34.

Con il completamento e l'apertura al traffico della Bologna-Padova la rete in esercizio si è accresciuta di 37,2 km passando a 1.916,7 km; nel corso dell'anno sono stati d'altra parte realizzati gli allacciamenti alla viabilità interconnessa di Savona-Vado e Genova-Aeroporto sulla Genova-Savona e di Genova-Est sulla Genova-

Tabella n. 33 - Rete autostradale dei principali paesi europei in esercizio alla fine del 1970

Paesi	Lunghezza in km	km di autostrade per 10.000 kmq di superficie
Germania R.F.	4.453	180
Italia	3.907	130
Francia	1.538	28
Olanda	979	288
Belgio	482	155
Lussemburgo	8	31
Totale CEE	11.367	98
Regno Unito	1.232	50
Austria	489	58
Svezia	403	9
Svizzera	377	92
Danimarca	199	45
Spagna	180	4
Norvegia	81	3
Portogallo	66	7

**Tabella n. 34 - Situazione della rete autostradale in concessione alla società Autostrade
al 31 dicembre 1970**

TRONCHI APERTI AL TRAFFICO

Autostrade	Tronchi	km
Milano-Napoli		755,0
Firenze-Mare		81,7
Milano-Brescia		93,5
Genova-Serravalle	intera autostrada	50,0
Genova-Savona		45,5
Genova-Sestri Levante		48,7
Milano-Laghi		79,8
Como-Chiasso	Como-allacciamento a via Bellinzona (solo direzione Como-Milano)	5,8
Bologna-Padova		127,3
Roma-Civitavecchia	intera autostrada	65,4
Napoli-Bari		246,4
Bologna-Canosa	Bologna (allacciamento AI)-Ancona sud Pescara nord-Città S. Angelo-Vasto	236,0 81,6
<i>Totale in esercizio</i>		1.916,7

TRONCHI IN CORSO DI COSTRUZIONE

Autostrade	Tronchi	avanz. lavori	previste date apert. traffico	km
Como-Chiasso	Como (allacciamento a via Bellinzona)-Chiasso	pressoché ultimati	giugno 1971	2,7
Venezia Mestre-Vittorio Veneto	intera autostrada	28%	novembre 1972	59,1
Bologna-Canosa	raccordo di Ravenna	19%	novembre 1972	27,4
	Ancona-Porto d'Ascoli	28%	novembre 1972	80,3
	Porto d'Ascoli-Pescara	21%	novembre 1972	53,6
	Vasto-Foggia	28%	aprile 1972	108,8
	Foggia-Canosa	32%	aprile 1972	47,9
<i>Totale in corso di costruzione</i>				379,8

TRONCHI DA APPALTARE

Autostrade	Tronchi	km
NUOVE AUTOSTRADE		
Genova Voltri-Gravellona T.	Voltri-Alessandria-Stroppiana-Inverio-Gravellona T. (con diramazione per l'autostrada A7 Milano-Serravalle, Santhià e Sesto Calende)	265,0
Udine-Tarvisio	Udine-Carnia-Tarvisio	90,0
Caserta-Nola-Salerno	(con diramazione per Pagani)	61,6(a)
Bari-Taranto-Sibari	Bari-Taranto-Metaponto-Sibari	203,5
<i>Totale nuove autostrade da appaltare</i>		620,1
AMPLIAMENTI		
Genova-Savona	raddoppio (2ª carreggiata) del tronco Multedo-Albisola	27,0
Milano-Brescia	ampliamento (3ª corsia) del tronco Milano-Bergamo	48,5
Roma-Napoli	raddoppio (2ª carreggiata) dei raccordi terminali di Capodichino e di Barra	10,0
<i>Totale ampliamenti da appaltare</i>		85,5

(a) Di cui 54,9 km appaltati nel marzo del 1971.

Sestri Levante, portando praticamente a termine l'insieme dei lavori appaltati nel 1965. In tal modo la rete gestita dalla società *Autostrade* rappresentava a fine 1970 il 49,1% dell'intera rete nazionale in esercizio e il 65,7% di quella complessiva in concessione al gruppo.

Essendo state rinviate, per le ragioni dette sopra, le gare relative ai tronchi ancora da appaltare, pari a 620 km (1), l'attività della società *Autostrade* si è concentrata sui tronchi in corso di costruzione (pari a 379,8 km).

Praticamente ultimato il tratto Como-Chiasso, la cui apertura al traffico è legata alle realizzazioni dei relativi impianti di frontiera; sono proseguiti a ritmo accelerato i lavori sulla Mestre-Vittorio Veneto e sui tronchi Ancona-Pescara e Vasto-Canosa della Bologna-Canosa. Ciò consentirà, come si è accennato, di anticipare in misura talora sensibile i tempi di apertura al traffico inizialmente previsti: per la Mestre-Vittorio Veneto e l'Ancona-Pescara il prevedibile anticipo dovrebbe essere di circa un anno (da fine 1973 a fine 1972), per la Vasto-Canosa dell'ordine di 6 mesi (dalla fine del 1972 alla primavera dello stesso anno).

Nel 1970, per quanto riguarda la costruzione degli impianti, sono stati affidati lavori relativi alle pavimentazioni e alle opere complementari ed accessorie dei tratti autostradali appaltati nel 1969. Si è provveduto inoltre ad assegnare — nell'ambito della gestione dei tronchi in esercizio — tutti i lavori volti a sopperire al logorio fisico degli impianti costruiti ed a consentirne maggiori prestazioni.

L'attività di costruzione svolta nel 1970, limitatamente ai lavori a base d'asta, può essere sintetizzata nel raddoppio, rispetto all'anno precedente, del numero di giornate lavorative svolte dalle aziende appaltatrici di lavori principali, passate da 0,7 a 1,5 milioni.

Il settore progettazione, in cui sono impegnate congiuntamente la SPEA e l'*Autostrade*, ha affrontato a sua volta una notevole mole di lavoro per l'esecuzione dei progetti relativi ai tronchi di nuova costruzione da appaltare ed agli ampliamenti deliberati per alcuni tronchi in esercizio, per la stesura delle varianti sui tratti in costruzione ed infine per la compilazione dei progetti di lavori straordinari per i tronchi già in esercizio; a quest'ultimo riguardo sono stati compilati numerosi progetti di riparazione, di rinnovo ed ampliamento degli impianti e si è dato corso all'elaborazione di progetti riguardanti i tronchi i cui « livelli di servizio » tendono a scadere.

Alla fine del 1970 il personale occupato presso la società *Autostrade* era di 2.913 dipendenti, con un incremento complessivo rispetto al 1969 di 204 unità, pari al 7,5%. Di particolare rilievo l'attività sindacale che tra l'altro ha visto, sul finire dell'anno, l'inizio delle trattative per il rinnovo del contratto collettivo (2).

Gli investimenti del 1970 sono ammontati a circa 110 miliardi di lire con una differenza in aumento, rispetto al 1969, di circa 31 miliardi in cui si riflette il sostenuto ritmo del lavoro svolto sui tronchi in via di esecuzione, grazie anche alle favorevoli condizioni atmosferiche dell'anno trascorso.

(1) Fanno eccezione i 61,6 km della Caserta-Salerno, i cui lavori, per 54,9 km, sono stati appaltati nel marzo del corrente esercizio. Essi costituiscono, infatti, così come l'insieme dei programmi di ampliamento per 85,5 km, elementi di completamento e perfezionamento del sistema autostradale esistente.

(2) Le trattative si sono concluse nell'aprile del corrente anno con un contratto che comporta un maggiore onere complessivo per la società di circa il 27% sul 1970.

È proseguita a ritmo intenso nel 1970 l'espansione del traffico, che ha raggiunto gli 11 miliardi di veicoli·km (1), con un incremento di 1,5 miliardi, pari al 16%, sul 1969.

Pressappoco corrispondente è risultato l'aumento della rete mediamente in esercizio (+ 16,6%); di conseguenza ogni km della rete aperta al traffico è stato percorso 15.839 volte al giorno contro le 15.927 volte del 1969; la leggera diminuzione risulta influenzata, in particolare, dall'apertura al traffico, a fine 1969, di oltre 200 km di tronchi a basso utilizzo iniziale.

Ponendo a confronto i dati relativi ai tronchi comparabili in termini di apertura al traffico (2), l'aumento dei veicoli·km è stato del 10,1% contro il 7,4% dell'anno precedente: va peraltro sottolineato, in relazione ai già citati provvedimenti congiunturali, un certo rallentamento negli ultimi mesi dell'anno.

L'incremento, come negli anni precedenti, ha interessato in misura più sensibile il traffico merci (+ 11,6%, contro + 9,6% per i passeggeri), che ha portato la sua incidenza al 23,6% del totale, ed è risultato abbastanza uniforme nei vari tronchi in esercizio. Fanno eccezione il tratto Canosa-Bari (+ 43,9%) e, anche se in misura molto meno pronunciata, la Roma-Napoli (+ 13,5%), ciò riflette indubbiamente l'avvenuto completamento nel 1969 della Napoli-Bari. Analogo fenomeno moltiplicatore — che interessa ancora i collegamenti con le regioni meridionali — sarà prevedibilmente da registrare con il progressivo completamento dell'autostrada adriatica.

Sull'Autostrada del Sole il traffico complessivo è stato pari a 5,4 miliardi di veicoli·km (+ 9,7% rispetto al 1969), rappresentando così circa la metà del movimento totale registrato sui tronchi gestiti dal gruppo.

L'intensità del traffico riscontrata nel 1970 sulle singole autostrade o tronchi autostradali (v. tabella n. 36) conferma che i valori più alti si registrano sempre sulle autostrade ex ANAS di costruzione più remota, tra le quali si inserisce al quarto posto l'autostrada Milano-Napoli, i cui tratti più utilizzati sono i tronchi Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

I proventi da pedaggi nel 1970 sono assommati a 89,1 miliardi, superando del 16,2% quelli del precedente esercizio. L'incremento è stato determinato sia dallo sviluppo del traffico, sia dalla maggiore estensione della rete mediamente in esercizio rispetto al 1969.

Includendo i canoni, pari a circa 3,6 miliardi, derivanti dalle concessioni delle aree di servizio, gli introiti complessivi della società *Autostrade* ammontano nel 1970 a 92,7 miliardi.

L'ammontare dei costi di costruzione e di gestione sostenuti nell'anno, al netto degli introiti di esercizio, è stato pari a 81,2 miliardi. Tale valore è stato portato in aumento della voce dell'attivo patrimoniale « costo di costruzione delle autostrade », che ha raggiunto a fine 1970 l'importo complessivo di 834,1 miliardi. Tenuto conto del valore capitale del contributo dello Stato, in bilancio a fine 1970 per 247,6 miliardi, l'investimento netto in immobilizzi di concessione risulta alla stessa data pari a 586,5 miliardi.

(1) Numero di chilometri complessivamente percorsi dai veicoli entrati nell'autostrada o tronco funzionale.

(2) L'insieme di tali tronchi copre in totale il 65% della rete aperta al traffico al 31 dicembre 1970 e su di essi si è registrato l'81% dei chilometri complessivamente percorsi dagli utenti.

Tabella n. 35 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1970

Autostrade e tronchi	Passeggeri		Merci		Totale	
	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969
	(a)		(a)		(a)	
Milano-Bologna	1.258,2	+ 6,1	463,4	+ 10,8	1.721,6	+ 7,4
Bologna-Firenze	476,3	+ 8,4	239,9	+ 11,2	716,1	+ 9,3
Firenze-Roma	1.219,0	+ 9,2	494,7	+ 10,2	1.713,7	+ 9,5
Roma-Napoli	1.013,3	+ 12,5	273,4	+ 17,6	1.286,8	+ 13,5
<i>Totale autostrada Milano-Napoli (A)</i>	3.966,8	+ 8,9	1.471,4	+ 11,9	5.438,2	+ 9,7
Firenze-Mare	463,8	+ 8,5	101,4	+ 11,8	565,2	+ 9,1
Savona-Genova	241,1	+ 10,3	49,6	+ 7,2	290,6	+ 9,7
Genova-Serravalle	390,0	+ 9,0	150,1	+ 6,1	540,2	+ 8,2
Milano-Brescia	825,4	+ 9,7	287,2	+ 12,7	1.112,6	+ 10,5
Milano-Laghi	651,0	+ 10,0	104,6	+ 13,5	755,6	+ 10,5
Roma-Civitavecchia	87,2	+ 12,4	11,9	+ 2,5	99,1	+ 11,1
Canosa-Bari	97,7	+ 45,8	17,1	+ 33,7	114,8	+ 43,9
<i>Totale tronchi aperti al traffico da più di un anno (B)</i>	2.756,2	+ 10,6	721,9	+ 11,1	3.478,1	+ 10,7
<i>Totale (A) + (B)</i>	6.723,0	+ 9,6	2.193,3	+ 11,6	8.916,3	+ 10,1
<i>Altri tronchi i cui dati di traffico non sono comparabili con quelli del 1969</i>	1.661,3		391,0		2.052,3	
<i>Totale generale</i>	8.384,3		2.584,3		10.968,6	

(a) Calcolate con riferimento ai dati relativi ai tratti comparabili in termini di periodo di apertura al traffico.

**Tabella n. 36 - Volumi di traffico registrati nel 1970 sulla rete autostradale in concessione alla società Autostrade
(numero veicoli medi teorici giornalieri) (a)**

Autostrade e tronchi	Traffico passeggeri	Traffico merci	Traffico totale
Milano-Brescia	24.187	8.415	32.602
Genova-Serravalle	21.370	8.227	29.597
Milano-Laghi	22.350	3.590	25.940
Milano-Napoli	14.395	5.339	19.734
Firenze-Mare	15.553	3.399	18.952
Savona-Genova	14.515	2.985	17.500
Genova-Sestri Levante	13.935	2.341	16.276
Bologna-Ancona	9.297	2.375	11.672
Bologna-Padova	6.030	1.642	7.672
Napoli-Canosa	4.131	754	4.885
Pescara-Lanciano	3.723	1.059	4.782
Canosa-Bari	3.612	632	4.244
Roma-Civitavecchia	3.653	500	4.153
Lanciano-Vasto	2.536	699	3.235

(a) Rapporto tra i km complessivamente percorsi su ciascuna autostrada (numero di veicoli-km) e la sua lunghezza.

Le prospettive della società, come detto nella prima parte di questa relazione, presentano oggi non poche incertezze in ordine soprattutto ai rilevanti aumenti dei costi a tutt'oggi intervenuti per le opere ancora da realizzare. Invero alla marcata dinamica dei costi della manodopera, dei materiali, dei macchinari e dei terreni lungo i tracciati autostradali si sono aggiunti i maggiori investimenti accertati in sede di progettazione esecutiva delle opere incluse nel piano aggiuntivo del 1968 e comportati dai necessari ampliamenti e ammodernamenti delle autostrade già in esercizio. Il costo complessivo del programma ancora da realizzare risulta così aumentato di circa 230 miliardi, pari a poco meno del 25% rispetto alle previsioni iniziali.

Mentre il recupero di tali maggiori costi appare difficile date le previsioni sull'andamento degli introiti, non è da escludere un ulteriore incremento, non solo dei costi di costruzione, ma anche del costo dei finanziamenti, il cui peso è determinante per il risultato economico della gestione in concessione. Invero nel quadro dell'imminente riforma tributaria verrebbe abolito il vigente regime fiscale di cui beneficiano le obbligazioni emesse dalle società concessionarie di autostrade, il che farebbe salire dal 7,9% al 9,7% il costo medio del finanziamento del piano autostradale IRI, con un onere aggiuntivo dell'ordine di 300 miliardi di lire (valore riferito all'anno di completamento di tutte le costruzioni in programma e quindi di inizio dell'esercizio della complessiva rete in concessione al gruppo).

Italstat — La società *Italstat*, nell'aspettativa del concretarsi di nuovi rilevanti impegni per il gruppo nel settore delle infrastrutture, ha acquisito alla fine del 1970 una partecipazione di maggioranza nelle società *Italedil* e *Condotte d'Acqua*, quest'ultima tra le maggiori aziende operanti nel campo dell'edilizia civile e industriale. All'*Italstat* è stato inoltre trasferito il controllo della società *Italstrade* già facente capo direttamente all'Istituto.

Nel contempo l'*Italstat* ha ulteriormente sviluppato le proprie capacità di studio e di ricerca al fine di poter affrontare ad un tempo la dimensione tecnico-progettuale e quella economica e territoriale dei nuovi progetti. Ciò costituisce la necessaria premessa non solo dell'allargamento dei possibili campi d'intervento in campo urbanistico ma anche della acquisizione di un ruolo più strettamente operativo in iniziative anche di notevole impegno.

Nel corso dell'anno la società ha ulteriormente sviluppato sia l'azione di coordinamento e di direzione nei confronti delle società *Infrasud*, *Bargagli-Ferriere* (direttamente controllate dall'*Italstat*) e *Monte Bianco* sia la consulenza alla società *Autostrade* nel campo delle tecniche costruttive e di manutenzione delle autostrade nonché degli effetti economico-territoriali della realizzazione del programma. Infine è proseguito il piano di studi relativi ad iniziative che potranno essere sviluppate dalle società controllate.

Nel campo delle infrastrutture metropolitane di trasporto è stato completato lo studio di fattibilità dell'asse attrezzato di Catania mentre è stato avviato — nel quadro degli indirizzi di assetto territoriale del Lazio — lo studio per la tangenziale est di collegamento tra la Firenze-Roma e la Roma-Napoli. Tramite la controllata *Intermetro*, operante nel campo delle ferrovie metropolitane, è in corso uno studio sui flussi di traffico nell'asse metropolitano torinese. È stata anche pressoché ultimata, per conto della società *Bonifica* (al cui capitale partecipa per il 50% la *Condotte d'Acqua* recentemente acquisita dall'IRI), la progettazione del sistema viario

collegato al nuovo porto industriale di Cagliari e all'annesso centro di smistamento per contenitori.

Nel campo degli insediamenti urbanistici l'*Italstat* ha ultimato, assieme alla società *Bonifica*, lo studio preliminare per la SICIR, riguardante una nuova città satellite in Campania, mentre ha avviato una collaborazione col Comune di Catania per l'analisi dei dati socioeconomici da utilizzare nella progettazione di un nuovo centro residenziale.

Sono d'altra parte in via di completamento due studi preliminari nel campo degli insediamenti turistici: l'uno in collaborazione con le società SEMI (del gruppo ENI) e OTE (del gruppo EFIM) nell'ambito di un piano di nuovi centri turistici nel Mezzogiorno d'Italia; l'altro, per incarico dell'IRI, in vista di un programma nazionale di interventi nel settore dei porti turistici.

Per quanto riguarda infine l'edilizia specializzata, l'*Italstat* ha dato inizio, su richiesta del CNR, ad una serie di studi relativi alla realizzazione di alcuni centri di ricerca dello stesso CNR in varie regioni d'Italia.

Condotte d'Acqua — Il gruppo IRI, come detto in precedenza, ha assunto a fine 1970 una partecipazione di maggioranza nella società. Ad essa fanno capo un complesso di importanti aziende operanti, in Italia e all'estero, in tutto l'arco dell'industria delle costruzioni civili e delle opere pubbliche. Il personale del gruppo a fine 1970 ammontava complessivamente a oltre 8.500 addetti.

Nel 1970 l'attività dell'insieme di aziende controllate dalle *Condotte d'Acqua* si è ulteriormente sviluppata ed il fatturato, dell'ordine di 57 miliardi di lire, ha registrato un incremento del 20% sul 1969, per circa tre quinti attribuibile alle attività in Italia e per il resto all'estero.

Il carico di lavoro, pur essendo aumentato a fine anno di circa un 20%, non appare ancora del tutto adeguato alla capacità produttiva delle aziende del gruppo. Nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno, i risultati economici permangono favorevoli e consentono alla società capogruppo di distribuire un dividendo dell'11,2% come nel 1969.

Italstrade — La società esercita, ormai da tempo, la sua attività attraverso le collegate SCAI, *Italstrade Appalti* e SPEA. Nel corso dell'anno l'attività complessiva del gruppo ha continuato a segnare buoni sviluppi nel settore autostradale, che è quello di preminente importanza: la SCAI ha registrato una sensibile espansione dei lavori di costruzione e la SPEA ha completato importanti progettazioni, di particolare interesse per quanto riguarda le autostrade meridionali.

Negli altri rami, essenzialmente costruzioni industriali e infrastrutture urbane e metropolitane, l'attività svolta, in particolare dalla *Italstrade Appalti*, è rimasta stazionaria su livelli non ancora corrispondenti alla effettiva potenzialità di lavoro del gruppo.

Nell'insieme, nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno, l'andamento economico è rimasto soddisfacente, consentendo alla capogruppo *Italstrade* di distribuire un dividendo del 6%, pari a quello del 1969.

Infrasud — Nel corso del 1970 il ritmo dei lavori per la costruzione della Tangenziale di Napoli ha negativamente risentito delle notevoli difficoltà rappresentate dalla natura dei terreni attraversati che in alcuni lotti hanno comportato grosse varianti progettuali in corso d'opera. In particolare lo scavo delle gallerie del

Vomero e di Capodimonte, per l'esistenza, rispettivamente, di caverne e di terreni di scarsa consistenza, ha richiesto l'impiego di speciali e costosi accorgimenti, determinando sospensioni e ritardi nell'avanzamento delle opere. Anche i lavori relativi al grande viadotto di Capodichino, a seguito della variante al tracciato originario imposta alla società, sono stati ostacolati da gravi difficoltà tecniche, peraltro in corso di superamento.

Sui quattro lotti compresi tra l'innesto con la Domiziana ed il Vomero, invece, i lavori sono proseguiti secondo i tempi previsti e presentano un soddisfacente stato di avanzamento.

Tale tratto potrà quindi essere completato entro il luglio 1972; per contro il tratto Fuorigrotta-Viale Maddalena potrà essere ultimato non prima del luglio 1973. L'investimento realizzato nel 1970 assomma a 14,6 miliardi.

In relazione alle varianti progettuali imposte dalle accennate difficoltà tecniche, nonché alla forte lievitazione dei costi dei materiali e della mano d'opera, l'importo complessivo dell'investimento per la realizzazione dell'iniziativa risulta in aumento di circa il 30% (da 54,5 a 71 miliardi) con la riserva di possibili ulteriori aumenti. Per la società ciò fa sorgere il problema di una modifica dei termini della convenzione in vigore, tale da consentire l'economia di esercizio di un'opera realizzata senza un contributo finanziario dello Stato.

Bargagli-Ferriere — Nel corso del 1970 è stata pressoché ultimata, con la realizzazione delle maggiori opere civili, la costruzione del raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona.

Gli investimenti del 1970 sono ammontati a 2,4 miliardi.

L'apertura al traffico è prevista entro la fine del primo semestre del 1971, con un costo complessivo di circa 6 miliardi, a fronte dei 5 miliardi inizialmente previsti. Anche per queste opere si presenta quindi il problema di revisione dei termini della concessione, quale presupposto per un esercizio affidato al gruppo.

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco — Nel corso del 1970 sono transitati per il Traforo del Monte Bianco 755 mila autoveicoli, con un aumento del 10,5% sul 1969; più marcato, come nel 1969, l'incremento del traffico merci (+ 21,6%) che ha raggiunto i 138.000 veicoli, pari al 18% del totale.

Per effetto di tale incremento i proventi di pedaggio di competenza della società hanno raggiunto 1,6 miliardi di lire (+ 12%), consentendo di chiudere l'esercizio in sostanziale pareggio.

A fine 1970 l'utenza dei servizi radiofonici e televisivi (1) aveva raggiunto 11.539.215 unità, con un incremento percentualmente (+ 2,9%) pari, ma lievemente superiore in valore assoluto (326 mila contro 312 mila unità) a quello registrato nel 1969. Gli abbonamenti alla televisione, che con 9.716.539 unità rappresentano la parte di gran lunga preponderante dell'utenza, hanno confermato, nel 1970, l'andamento tipico dei servizi entrati in una fase di maturità. L'incremento di 700.303 abbonamenti (per quasi due terzi dovuto a trasformazione di utenza radiofonica in televisiva) per quanto lievemente superiore a quello del 1969 risulta di oltre un quarto inferiore a quello massimo registrato nel 1964, in una situazione in cui l'accesso ai servizi da parte degli utenti potenziali dipenderà sempre più dall'aumento del reddito pro capite.

Lo sviluppo dell'utenza complessiva e televisiva ha confermato la tendenza sia

Tabella n. 37 - Abbonamenti alla televisione in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1969

Paesi	Abbonamenti		Rapporto utenza/reddito Italia = 100
	migliaia	densità per 1.000 abitanti	
Austria	1.273	172,6	100,63
Belgio	1.932	200,3	86,73
Danimarca	1.142	233,5	78,75
Francia	10.037	199,5	74,96
Germania R.F.	15.835	260,3	90,78
Gran Bretagna	15.792	284,4	138,41
ITALIA	9.016	169,6	100,00
Paesi Bassi	2.333	220,1	90,23
Svizzera	1.182	189,8	56,23

(1) Nell'utenza complessiva non sono compresi gli abbonamenti autoradio, assoggettati a speciale disciplina in base alla legge 15 dicembre 1967, n. 1235.

al miglioramento della posizione dell'Italia nel quadro europeo sia alla progressiva estensione del servizio nelle aree meridionali del Paese.

Secondo i dati contenuti nella tabella n. 37 e riferiti alle situazioni esistenti a fine 1969, la densità televisiva, rapportata al reddito, risultava in Italia superiore sia a quella media europea, sia anche a quella di paesi, come la Germania, il Belgio e la Francia, di più antica tradizione televisiva.

Nella tabella n. 38 viene indicata la diffusione dell'utenza radiotelevisiva in Italia alla fine del 1970 e l'incremento degli abbonamenti rispetto al 1969.

Tabella n. 38 - Diffusione e incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1970

Ripartizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1969	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1969	per 100 famiglie
Nord	6.197	2,7	80,47	5.259	7,3	68,29
Centro	2.316	2,9	74,91	2.021	7,2	65,37
Sud	2.066	3,3	60,65	1.684	8,9	49,42
Isole	960	3,7	54,20	753	9,8	42,50
ITALIA	11.539	2,9	72,25	9.717	7,8	60,84

Si è confermata, in sostanza, anche nel 1970, la più intensa dinamica delle utenze complessive e televisive nelle regioni meridionali del Paese. Da notare che la quota meridionale delle utenze risulta oggi superiore alle corrispondenti percentuali dei consumi totali e del reddito, come appare dalla tabella n. 39.

Tabella n. 39 - Abbonamenti complessivi e televisivi, consumi, reddito per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1970
(percentuali di composizione)

Ripartizioni geografiche	Reddito	Consumi	Abbonamenti	
			Televisione	Radiodiffusione
Nord	55,9	54,4	54,1	53,7
Centro	20,0	22,5	20,8	20,1
Mezzogiorno	24,1	23,1	25,1	26,2
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0

In tale quadro la RAI ha realizzato nel 1970 investimenti per complessivi 8,4 miliardi: degni di nota, per quanto riguarda la TV, l'ampliamento delle due reti (con l'installazione di un trasmettitore e otto ripetitori sulla I rete e di nove ripetitori sulla II) e la trasformazione per il colore degli studi TV 1 di Roma, TV 3 di Milano e TV 1 di Torino; si aggiungano i lavori di ammodernamento e sistemazione delle principali sedi, tra cui quella di Venezia (palazzo Labia) ormai ultimata.

Le ore di trasmissione sono passate da 5.517 a 5.738, in relazione essenzialmente al rapido sviluppo delle trasmissioni a diffusione locale tra cui, in particolare, quelle in lingua tedesca per la zona di Bolzano.

Allo sviluppo qualitativo dei servizi — con accentuazione di programmi culturali e informativi, di quelli per ragazzi e di spettacoli drammatici, sceneggiati e di divulgazione, realizzati su misura televisiva — ha corrisposto un indice medio dell'ascolto superiore a quello registrato nel 1969.

Anche le reti radiofoniche sono state completate e ammodernate nel corso del 1970 con l'installazione di sei ripetitori e la sostituzione della seconda delle due unità da 60 kW del nuovo impianto automatico trasmittente di Napoli-Marcianise. Le ore di trasmissione hanno segnato, nell'insieme, un considerevole sviluppo, passando da 32.867 a 34.048; da sottolineare, in analogia con la linea di tendenza dei programmi TV, lo sviluppo dei programmi locali, saliti nell'anno da 15.019 a 16.390 ore, pari a quasi la metà del complessivo tempo di trasmissione.

Nella nuova dimensione qualitativa dei programmi RAI si inserisce il crescente successo della filodiffusione, i cui utenti sono saliti nel 1970 a 163.225 unità (119.971 nel 1969).

Nel campo dei rapporti internazionali si è avuta nel 1970 una flessione nello scambio di programmi radiofonici; per contro quello dei servizi televisivi, soprattutto informativi, si è intensificato a seguito delle crescenti esigenze di programmazione. Il principale mercato è ancora quello dell'America Latina, seguito dall'Europa occidentale e orientale e dal Nord America; in quest'ultimo il volume delle cessioni si mantiene su livelli modesti, in quanto la programmazione televisiva si è orientata quasi esclusivamente verso le trasmissioni a colori.

L'organico della RAI ha raggiunto alla fine del 1970 i 10.851 addetti; l'aumento di 711 dipendenti rispetto al 1969 è dovuto in parte alla regolarizzazione di precedenti contratti a termine.

Sul piano economico ha trovato ulteriore conferma nel 1970 il carattere di rigidità che contraddistingue da alcuni anni il bilancio dell'azienda. Da una parte si registra infatti la progressiva attenuazione del saggio di aumento degli introiti da canoni, la cui misura unitaria (in una situazione di aumento generale dei prezzi, inclusi tutti i tipi di spettacolo) è rimasta ferma dal 1961, dopo due riduzioni applicate nel periodo 1954-61; al tempo stesso le entrate pubblicitarie — pur avendo segnato un incremento del 23% nel 1970 — si mantengono al di sotto delle percentuali previste dalla vigente convenzione con lo Stato, come riflesso soprattutto delle pressioni esercitate dagli altri settori del mercato pubblicitario nazionale. All'andamento descritto delle entrate fa d'altra parte riscontro una accentuata espansione dei costi, soprattutto del personale, legata al costante sviluppo qualitativo oltre che quantitativo dei servizi.

In questo quadro, il conto economico della RAI per il 1970 si è chiuso in pareggio, dopo aver effettuato ammortamenti per un importo superiore a quello del precedente esercizio e in linea con i criteri adottati dalla società nel 1969.

Permangono immutate le esigenze, di cui si è detto nella relazione dello scorso anno, di giungere all'impostazione su nuove basi della gestione della società, nel quadro di un rinnovato rapporto di concessione.

La quota degli introiti della società devoluta allo Stato è stata pari a 14,6 miliardi, con un aumento di 1,5 miliardi rispetto all'anno precedente. Anche per il 1970, in relazione alla convenzione aggiuntiva stipulata con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni il 22 dicembre 1969, è stato assegnato alla RAI un rimborso di 6 miliardi per maggiori oneri sostenuti in relazione ad una estensione delle reti e della durata giornaliera dei programmi irradiati al di là degli obblighi derivanti dalla convenzione del 1952. In complesso, gli introiti della RAI, al netto dell'aliquota spettante allo Stato e al lordo del suddetto rimborso, sono ammontati a 141,5 miliardi (+ 8,9%).

Gruppo SME e altre partecipazioni

a) Gruppo SME

SME - Società Meridionale Finanziaria

Nel 1970 la SME ha sviluppato la propria azione secondo le linee programmatiche, illustrate nelle precedenti relazioni, che conferiscono carattere di priorità agli interventi nei settori alimentare, della grande distribuzione e cartario; particolare attenzione ha continuato a essere dedicata, inoltre, alle iniziative gravitanti nell'orbita dell'industria automobilistica, in funzione delle prospettive offerte dall'insediamento nel Mezzogiorno dell'*Alfasud* e di alcune unità della FIAT.

Rinviando, per quanto riguarda il settore alimentare, alla trattazione che ne è fatta nell'apposito capitolo della presente relazione, si forniscono qui di seguito dati e notizie sull'andamento delle altre principali società cui la SME partecipa.

Società Generale Supermercati

La grande distribuzione al dettaglio in Italia, nonostante gli sviluppi di questi ultimi anni, resta largamente arretrata rispetto alle posizioni raggiunte negli altri paesi della CEE, in termini quantitativi (densità, dimensione e fatturato medio degli esercizi) non meno che qualitativi (gamma di prodotti offerti, disponibilità di attrezzature, formule di vendita, ecc.).

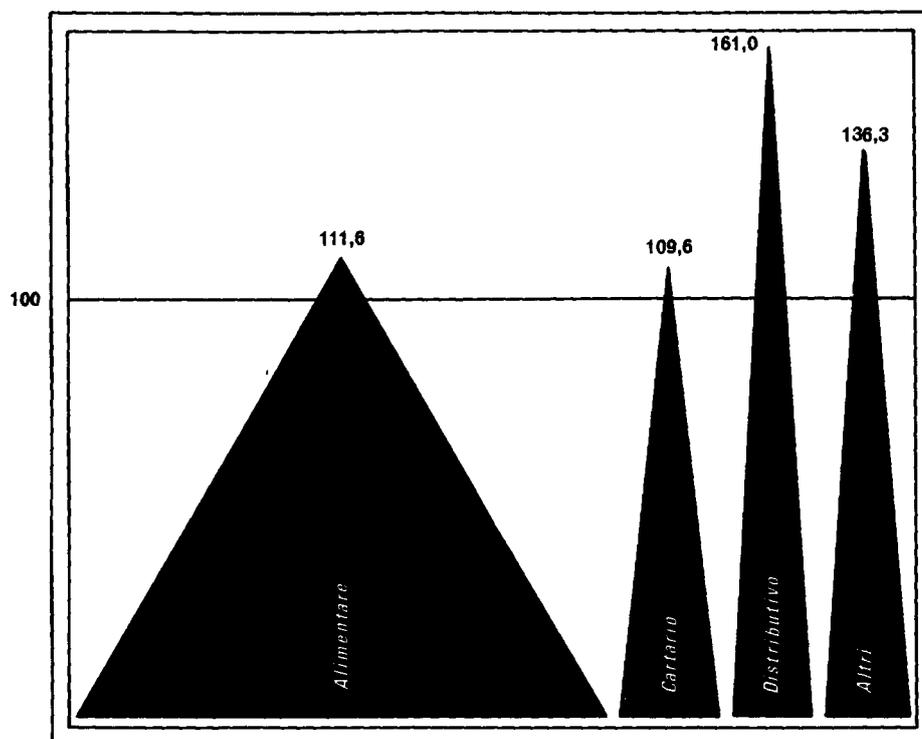
Dal 1962 — primo anno per cui si dispone di dati completi — al 1970 i punti di vendita rientranti nella grande distribuzione sono aumentati da 352 a 1.036, mentre il relativo fatturato si stima sia passato da circa 300 a quasi 1.000 miliardi; tali importi, nei rispettivi anni, hanno rappresentato meno del 3% e del 5% del volume totale di vendite del commercio al dettaglio italiano.

I supermercati, in particolare, sono saliti nel periodo in esame da 96 a 538; alla fine del 1970, quindi, vi era un supermercato per ogni 102 mila abitanti, contro uno ogni 31 mila in Germania occidentale e uno ogni 35 mila in Francia alla fine del 1969, senza contare che in tali paesi funzionavano anche, alla stessa data, rispettivamente,

FATTURATO DELLE AZIENDE DEL GRUPPO SME

VARIAZIONI NEL 1970 PER SETTORI PRODUTTIVI

indici 1969 = 100



451 e 73 «ipermercati» (1), in Italia tuttora inesistenti. Si valuta, per il 1970, intorno al 3% la partecipazione dei supermercati al valore complessivo dei prodotti alimentari venduti al dettaglio.

Scarso è dunque stato sinora l'ammodernamento delle strutture dell'apparato distributivo nazionale, i cui caratteri di polverizzazione e di arretratezza sono andati anzi accentuandosi, ove si consideri che nell'ultimo decennio le unità di vendita in sede fissa sono salite da circa 660 mila a quasi 850 mila (una ogni 65 abitanti), con un'evoluzione opposta a quella che si è verificata presso i maggiori paesi europei. Le attuali esigenze, sia della produzione che del consumo, rendono evidente la necessità di una ristrutturazione che valga ad eliminare gradualmente le deficienze

(1) L'ipermercato è una grande unità di vendita a *libero servizio*, in generale localizzata in zone suburbane, dotata di ampio parcheggio, con superficie di vendita compresa tra i 2.500 e i 20.000 mq e con un vastissimo assortimento di prodotti (dai 5.000 ai 10.000) alimentari e non alimentari, con prevalenza dei primi.

del nostro apparato al dettaglio, frenandone l'ulteriore disordinato sviluppo e, al tempo stesso, favorendo varie forme di concentrazione.

Va qui rilevato che la nuova disciplina del commercio — attualmente all'esame del Parlamento — non pare idonea ad avviare quel processo di effettivo ammodernamento che era negli obbiettivi del programma economico nazionale 1966-70, poi ribaditi nel « Progetto '80 ». Tale ammodernamento, come noto, si fonda sul presupposto di una progressiva abolizione del vigente sistema delle licenze, sulla diffusione delle medie e grandi imprese nonché di varie forme di associazione tra piccoli e medi imprenditori commerciali e, infine, sul collegamento tra la ristrutturazione della rete commerciale e la generale politica urbanistica.

Nel 1970 la *Generale Supermercati* ha aperto 6 nuovi punti di vendita, raggiungendo a fine anno un totale di 25 esercizi in attività. L'apertura di altri supermercati in programma non ha potuto aver luogo per le difficoltà incontrate nell'ottenimento delle licenze.

L'andamento economico dell'esercizio, pur in presenza di un notevole incremento delle vendite — che hanno raggiunto i 25 miliardi, con un aumento di 9 miliardi rispetto al 1969 — ha risentito sia della apertura di un numero di punti di vendita inferiore al previsto, in una fase in cui la catena di tali punti non ha ancora raggiunto dimensioni economiche, sia dei forti incrementi nei costi di gestione; il conto economico si è pertanto chiuso, come nel precedente esercizio, con un sia pur modesto disavanzo.

Celdit e Cartiere Italiana e Sertorio Riunite

La produzione cartaria italiana, dopo il soddisfacente andamento del 1969 (+ 13,7%), ha registrato nel 1970 una sostanziale stasi a causa principalmente del rallentamento della domanda da parte dell'industria poligrafica, interessata da scioperi per il rinnovo del contratto di lavoro. Il consumo di carta, pari a oltre 3,5 milioni di t, è rimasto stazionario, dopo un decennio di pressoché ininterrotta espansione. Il tasso di utilizzazione degli impianti si stima sia sceso dal livello già insufficiente dell'80% del 1969 a circa il 76%, mentre i prezzi, pur mediamente superiori a quelli del 1969, hanno denunciato qualche cedimento nella seconda parte dell'anno; d'altro canto si è arrestata negli ultimi mesi la tendenza all'aumento del prezzo della cellulosa che ha caratterizzato per un biennio i mercati mondiali. Per quanto tocca in particolare il comparto delle carte da scrivere e da stampa, in cui operano le aziende del gruppo, l'incremento della produzione è stato nel 1970 del 2,4% a fronte del 15% nel 1969. In questo quadro la *Celdit*, nonostante la migliorata efficienza produttiva e commerciale, ha potuto segnare solo modesti incrementi delle quantità vendute; il fatturato è comunque salito da 10,8 a 12,2 miliardi (+ 13%), grazie soprattutto alla migliore composizione qualitativa delle vendite. I contemporanei inasprimenti dei costi, sia del lavoro che delle materie prime, non hanno ancora consentito alla società di raggiungere l'equilibrio economico.

Anche la *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* è riuscita a mantenere entro limiti accettabili — grazie soprattutto ai sensibili aumenti di produttività conseguenti all'ammodernamento degli impianti — le ripercussioni della difficile congiuntura attraversata dal settore. Il fatturato, che ha raggiunto i 18,5 miliardi, è aumentato del 7%. L'esercizio si è chiuso con un utile che ha consentito la remunerazione del capitale nella misura del 4% come nel 1969.

ALFACAVI — L'attività dell'*Alfacavi* è stata caratterizzata nel 1970 da una rilevante espansione della produzione e delle vendite, sia nel comparto dei cavi elettrici che in quello dei cavi telefonici. Per quanto riguarda il primo, è stato messo a punto nello stabilimento di Quattordio (Alessandria) il reparto per la produzione di cavi isolati con materiale solido vulcanizzato; d'altra parte nello stabilimento di Airola (Benevento) è stata completata la installazione della linea per la produzione di un nuovo tipo di cavo telefonico.

Il fatturato è salito da 10 a 15 miliardi circa: il notevole incremento va attribuito, soprattutto, alla soddisfacente utilizzazione dello stabilimento di Airola, al maggior pregio delle attuali produzioni e, infine, alla sostenutezza dei prezzi. Il positivo andamento dell'esercizio ha permesso la distribuzione di un dividendo del 10%. All'inizio del corrente anno è stato deciso l'aumento del capitale della società da 2.000 a 3.250 milioni al fine di riequilibrare, con un maggior apporto di capitale di rischio, la struttura finanziaria dell'azienda in una fase di intenso sviluppo di attività.

La SME, parallelamente all'avanzamento del grande progetto *Alfasud* e alle più recenti iniziative FIAT in campo automobilistico, è da tempo impegnata nel promuovere l'insediamento nel Mezzogiorno di nuove produzioni nel campo dell'accessoristica dell'automobile. L'intervento della SME, che non esaurisce peraltro la presenza del gruppo IRI in tale settore, si è finora orientato verso attività di medie dimensioni tecnicamente qualificate, per cui si è resa quasi sempre opportuna l'associazione con imprese già affermate nei relativi settori.

Nel 1970 la SME ha definito quattro nuove iniziative comportanti un investimento complessivo di circa 18 miliardi di lire ed una occupazione di 1.100 addetti. Trattasi della *Gallino Sud* (volanti e poliuretani espansi) a Marcianise (Caserta), della ACSA (cavetterie e prodotti in fibrite) ad Airola (Benevento), della IVI Sud (vernici) a Caivano (Napoli) e della FIMIT Sud (isolanti e antirombo) a Pignataro Maggiore (Caserta). A tali iniziative va aggiunto il programma in corso per l'ampliamento dello stabilimento di Casalnuovo (Napoli) della FAR-PH, che comporterà un investimento complessivo di 7 miliardi (di cui 5,2 miliardi spesi a tutto il 1970) e darà luogo ad un'occupazione aggiuntiva di 300 persone.

Nel 1970 la FAR-PH ha registrato un nuovo sviluppo dell'attività produttiva, svolta anche nello stabilimento di Monza; il fatturato ha raggiunto i 7,3 miliardi con un aumento del 40% rispetto al 1969. Il risultato economico dell'esercizio ha consentito di assegnare un dividendo dell'8%.

NAPOLGAS -- Agli inizi del 1970 è stata rinnovata la concessione alla società del servizio di produzione e distribuzione del gas nella città di Napoli; si è quindi potuto avviare il programma di ristrutturazione degli impianti volto alla graduale utilizzazione del gas metano. Sono proseguite nell'anno le trattative per il rinnovo delle concessioni da parte dei comuni dell'area napoletana già serviti e per estendere il servizio a nuovi importanti centri, tra cui Castellammare di Stabia (subentrando, in questo caso, alla *Meridionale Gas*).

L'esercizio in esame ha risentito, oltre che dell'aumento dei costi di gestione, della fase di ristrutturazione in cui si trova l'azienda; il risultato economico ha consentito tuttavia di assegnare lo stesso dividendo del 1969 (4,50%).

Va infine ricordata, nel settore dei risanamenti urbanistici, l'attività della BESTAT - Beni Stabili Taranto, che ha potuto avviare verso la fine del 1970 la fase esecutiva del programma di costruzione di un centro direzionale e commerciale in Taranto con l'appalto di tutte le principali opere. La MEDEDIL, a sua volta, ha proseguito l'elaborazione dei programmi relativi alla sua partecipazione alla realizzazione del centro direzionale di Napoli. L'avvio dei lavori è subordinato ad adempimenti amministrativi che dovrebbero aversi nel corso del 1971 e che recentemente hanno compiuto dei sostanziali progressi.

Per quanto concerne l'andamento economico della finanziaria SME, è risultata ancora sensibile nel 1970 l'incidenza, sul complesso dei capitali investiti, delle partecipazioni in aziende non ancora o non sufficientemente in reddito, mentre sono aumentati gli oneri fiscali (nei riguardi dell'imposta societaria la SME prevede di raggiungere con il 1971 le condizioni previste dalle norme vigenti a favore delle società finanziarie quando il valore di libro del portafoglio supera il 60% dell'attivo lordo). Tuttavia un certo incremento dei dividendi (che, come noto, sono acquisiti al conto economico per cassa e pertanto includono il dividendo del 6% distribuito nel 1969 dall'*Italsider*) ha consentito, unitamente a un modesto prelievo dalle riserve — il cui ammontare rimane più che adeguato —, di remunerare ancora il capitale nella misura dell'8%.

b) Gruppo SPA

Monte Amiata — Nel 1970 il mercato mondiale del mercurio è stato caratterizzato, ancor più che nel 1969, dal forte declino dei prezzi che ha accompagnato l'ulteriore considerevole indebolimento della domanda; questa ha risentito sia dell'andamento riflessivo di alcuni dei maggiori settori utilizzatori sia, più in generale, dell'attuale diffusa preoccupazione sulla velenosità del metallo, in relazione al suo impiego nei prodotti di uso agricolo e all'inquinamento delle acque di scarico delle industrie utilizzatrici.

Le vendite della società nel 1970 si sono pertanto considerevolmente ridotte rispetto a quelle del 1969, mantenendosi al disotto della produzione — con conseguente aumento delle scorte — nonostante il trasferimento di parte della mano d'opera dai cantieri di coltivazione all'attività di ricerca.

Presso la miniera di Abbadia S. Salvatore è proseguito il programma di ammodernamento degli impianti minerari e di riorganizzazione dei servizi esterni. Sono altresì continuate le ricerche di mercurio in altre zone di pertinenza della società in Toscana. Grazie al favorevole apporto reddituale delle attività extraminerarie è stato comunque possibile assicurare, anche per il 1970, un dividendo del 16%.

Nel corso del 1970 si è proceduto ad un aumento gratuito del capitale sociale da 7.790 a 10.250 milioni.

Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali — Il programma di radicale ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile delle linee in concessione, avviato dalla *Circumvesuviana* nel 1969, ha fatto ulteriori progressi nel corso del 1970 con un investimento nell'anno dell'ordine di 5,5 miliardi (inclusi 1,9 miliardi di contributi da parte dello Stato).

Nell'esercizio in esame si è accentuato il divario tra costi, soprattutto quelli del personale (+ 17%), e ricavi di gestione, rimasti sostanzialmente invariati in relazione sia all'andamento del traffico che alla pratica fissità delle tariffe. Si aggiunga che l'attività dell'azienda è stata turbata da una conflittualità sindacale quasi permanente. Il traffico, che già nel 1969 aveva denunciato una caduta rispetto al triennio 1966-68, ha segnato nel 1970 un'ulteriore, seppur lieve, flessione: in particolare, a fronte di un leggero incremento dei viaggiatori trasportati e dei proventi del traffico ferroviario, si è avuta una contrazione nel numero dei passeggeri sulle autolinee.

Il disavanzo di esercizio, salito da 3,3 a 4,3 miliardi, sarà coperto in larga misura dallo Stato.

Movimento di tesoreria del gruppo

1. Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo e sua copertura

Nel 1970 il fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo ha raggiunto un massimo di 1061,8 miliardi (v. tabella n. 40), con un aumento di quasi il 70% rispetto al 1969. L'eccezionale espansione è stata determinata per quasi la metà dall'aumento dei nuovi investimenti in impianti; per il resto, dalle maggiori occorrenze di capitale di esercizio, da imputare principalmente all'incremento delle scorte connesso alle note vicende che hanno reso anomalo l'andamento produttivo del 1970, nonché dall'esigenza di adeguare i patrimoni delle tre banche di interesse nazionale all'aumentata attività svolta.

La copertura del predetto fabbisogno è stata assicurata come indicato nella tabella n. 41. Da essa appare come nel 1970 si sia ridotta fortemente l'aliquota del fabbisogno coperta con l'autofinanziamento, il cui ammontare è addirittura diminuito in valore assoluto; escludendo dal fabbisogno la quota relativa alle banche, data la sua par-

Tabella n. 40 - Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970	Variazioni
<i>Aziende industriali e delle infrastrutture (a)</i>			
Investimenti in impianti	655,3	869,6	+ 214,3
Variazioni capitale di esercizio	— 27,5	+ 130,7	+ 158,2
	627,8	1.000,3	+ 372,5
<i>Aziende bancarie</i>	—	61,5	+ 61,5
	627,8 (b)	1.061,8 (b)	+ 434,0

(a) Aziende manifatturiere, di servizi e « varie ».

(b) Le differenze tra i dati qui riportati e quelli di 592,4 e 1.048,5 miliardi indicati nella tabella del paragrafo « Andamento finanziario » della prima parte della relazione sono costituite dalle partite intergruppo, ammontate a 35,4 miliardi nel 1969 e a 13,3 miliardi nel 1970.

Tabella n. 41 - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970	Variazioni
Autofinanziamento (a)	295,9	267,1	— 28,8
Assorbimento di mezzi liquidi	331,9	794,7	+ 462,8
Totale	627,8	1.061,8	+ 434,0

(a) Con il termine di autofinanziamento viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, liquidazione, previdenza e altri di analoga natura, nonché agli utili passati a riserva; il tutto al netto delle perdite.

ticolare natura, si rileva che l'incidenza dell'autofinanziamento si è quasi dimezzata, scendendo dal 47,1 % del 1969 al 26,7 % del 1970. Conseguentemente le aziende hanno visto crescere in misura rilevante il fabbisogno di nuovi mezzi liquidi, il cui importo si è più che raddoppiato rispetto al 1969.

La provenienza di tali mezzi è analizzata nella tabella n. 42. Pur in presenza di un aumento di circa un terzo dell'indebitamento a media e lunga scadenza, il maggior

Tabella n. 42 - Provenienza dei mezzi liquidi affluiti alle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970

	1969	1970	1969	1970
	L.miliardi		%	
Aumenti di capitale:				
versamenti IRI (a)	60,7	68,8	18,3	8,7
versamenti di terzi azionisti	25,6	10,0	7,7	1,2
	<u>86,3</u>	<u>78,8</u>	<u>26,0</u>	<u>9,9</u>
Operazioni a media e lunga scadenza:				
in lire	189,1	87,9	57,0	11,1
in divisa	19,4	186,8	5,8	23,5
	<u>208,5</u>	<u>274,7</u>	<u>62,8</u>	<u>34,6</u>
Operazioni di tesoreria (b):				
in lire	— 34,3	359,8	— 10,3	45,2
in divisa	26,5	49,9	8,0	6,3
	<u>— 7,8</u>	<u>409,7</u>	<u>— 2,3</u>	<u>51,5</u>
Finanziamenti dell'IRI	44,9	31,5	13,5	4,0
Totale	<u>331,9</u>	<u>794,7</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (28,5 miliardi nel 1969; 8,7 miliardi nel 1970).

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

fabbisogno di mezzi liquidi è stato coperto dalle aziende principalmente con operazioni di tesoreria, in una situazione in cui, soprattutto nella seconda parte dell'anno, il ricorso all'indebitamento a breve risultava relativamente più facile e più conveniente; in tal modo l'incidenza delle operazioni di tesoreria sul totale è risultata nel 1970 pari al 51,5%.

Va sottolineato che, sulla base degli indirizzi delle autorità monetarie, una parte consistente dei nuovi mezzi è stata attinta con operazioni in divisa; nel 1970 queste hanno infatti fornito un ammontare di 236,7 miliardi (contro 45,9 miliardi nel 1969), principalmente a media e lunga scadenza.

Si è ridotto, invece, l'apporto assicurato alle aziende dagli aumenti di capitale (78,8 miliardi). Invero, le aziende in esame hanno deliberato aumenti di capitale e effettuato richiami di decimi per un complesso di 185,8 miliardi (1): deducendo da tale importo 5,7 miliardi di decimi non versati e 5 miliardi che rappresentano la quota dei terzi nelle società a partecipazione paritetica (le quali vengono considerate pro quota nella rilevazione dei movimenti finanziari), si perviene a 175,1 miliardi; poiché di questi, 87,6 miliardi costituiscono la quota sottoscritta da società del gruppo e 8,7 miliardi la quota apportata dall'IRI mediante conversione di finanziamenti, si riduce ai 78,8 miliardi indicati nella tabella l'ammontare dei nuovi mezzi liquidi affluiti al complesso delle aziende in esame sotto forma di capitale di rischio. Come appare dalla tabella n. 43 l'apporto in contanti dell'IRI si è concentrato quasi interamente nei settori bancario (tre banche di interesse nazionale) e meccanico (soprattutto *Alfa Romeo*) mentre le conversioni di finanziamenti riguardano le società *Fincantieri* e *Italcantieri*.

Nella tabella n. 44 è riportata l'analisi settoriale delle variazioni nell'indebitamento delle aziende del gruppo, in lire e in divisa, distinguendo altresì i diversi tipi di operazioni.

Nel complesso si rileva che una quota pari a poco meno della metà dei mezzi liquidi attinti con operazioni a media e lunga scadenza è stata fornita dai mutui

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale a pagamento deliberati (compresi eventuali sovrapprezzi e rimborsi spese) e i decimi residui richiamati dalle aziende del gruppo (miliardi di lire):

<i>Banca Commerciale Italiana</i>	24,6	<i>ALCE</i>	1,5
<i>Credito Italiano</i>	18,45	<i>Costruzioni Elettromeccaniche</i>	1,5
<i>Banco di Roma</i>	18,45	<i>Fabbricazioni Elettromeccaniche</i>	1,0
<i>Breda Siderurgica</i>	5,0	<i>Officine Meccaniche Ferroviarie</i>	
<i>Santeustacchio</i>	3,9	<i>Pistoiesi</i>	0,5
<i>Tubi Ghisa</i>	3,0	<i>Aeritalia</i>	0,4
<i>Italedil</i>	1,0	<i>Merisinter</i>	0,1
<i>Alfa Romeo</i>	20,0	<i>Fincantieri</i>	7,2
<i>Alfasud</i>	10,0	<i>Italcantieri</i>	3,5
<i>Nuova San Giorgio</i>	8,0	<i>CRDA</i>	2,5
<i>Termomeccanica Italiana</i>	5,0	<i>Italcable</i>	5,2
<i>Grandi Motori Trieste</i>	4,5	<i>Selenia</i>	3,4
<i>CMIG</i>	3,5	<i>Société Financière pour</i>	
<i>SAFOG</i>	3,2	<i>les Télécommunications</i>	
<i>Stabilimenti Meccanici</i>		<i>et l'Electronique</i>	3,1
<i>Triestini</i>	2,7	<i>ELTEL</i>	2,0
<i>FAG-Italiana</i>	2,6	<i>SPI-Promozione e Sviluppo</i>	
<i>San Giorgio Elettrodomestici</i>	2,6	<i>Industriale</i>	3,0
<i>OCREN</i>	2,5	<i>Alemagna</i>	5,1
<i>Filotecnica Salmoiraghi</i>	1,7	<i>Atena</i>	2,1
<i>SAIMP</i>	1,5	<i>Finanziaria del Sud</i>	0,8
		<i>Italsiel</i>	0,7

Tabella n. 43 - Apporti di terzi e dell'IRI per aumenti di capitale e richiami di decimi effettuati nel 1970 dalle aziende del gruppo
(miliardi di lire)

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Bancario	56,4	5,1	61,5	—
Siderurgico	—	0,3	0,3	—
Meccanico	12,2	2,0	14,2	—
Cantieristico	0,2	0,1	0,3	8,7
Telecomunicazioni ed elettronico	—	2,0	2,0	—
Aziende varie (a)	—	0,5	0,5	—
Totale	68,8	10,0	78,8	8,7

(a) Compresa le società dei gruppi SPA e SME.

agevolati (134,3 miliardi), di cui hanno beneficiato soprattutto i settori siderurgico (prestiti ICIPU e IMI), meccanico (prestiti ICIPU), dei trasporti aerei (prestiti IMI-*Exim-bank*) e delle telecomunicazioni ed elettronico (prestiti IMI e *Cassa per il Mezzogiorno*). Attraverso i mutui ordinari sono stati reperiti 100 miliardi, importo che rappresenta il saldo fra un aumento di 127,3 miliardi nei settori autostradale e delle telecomunicazioni e una diminuzione di 27,3 miliardi ripartita fra diversi settori.

Nel 1970 le nuove emissioni obbligazionarie sono state pari a 59,6 miliardi, mentre nello stesso periodo sono stati rimborsati, per ammortamento di prestiti, 15,7 miliardi.

L'afflusso di nuovi mezzi attraverso le operazioni di tesoreria (409,7 miliardi) si è concentrato per oltre la metà nei settori siderurgico e meccanico (223 miliardi), seguiti a distanza dai settori cantieristico, delle telecomunicazioni e autostradale (50 miliardi ciascuno).

Va ancora richiamata l'importanza assunta nel 1970 dalle operazioni in divisa poste in essere dalle aziende. Al riguardo, si rileva che i prestiti a media e lunga scadenza, costituiti soprattutto da mutui ordinari ed emissioni obbligazionarie, si riferiscono in larga parte a operazioni, a tasso fisso o variabile, effettuate sul mercato internazionale dalle società *Autostrade* (\$ 125 milioni), *STET* (\$ 50 milioni), *Finsider* (\$ 25 milioni) e *Alfa Romeo* (\$ 20 milioni). L'indebitamento a breve in divisa è, invece, ascrivibile essenzialmente al settore siderurgico.

Infine, i 31,5 miliardi di finanziamenti dell'IRI rappresentano il saldo tra erogazioni per 44,1 miliardi, principalmente destinati ai settori siderurgico e meccanico, e rimborsi all'Istituto da parte dei settori cantieristico e dei trasporti marittimi per 12,6 miliardi.

Per concludere, la ripartizione per settore degli apporti del mercato e dell'IRI alle aziende del gruppo si configura come esposto nella tabella n. 45; essa pone altresì in evidenza che i maggiori apporti del 1970 (+ 462,8 miliardi) sono interamente dovuti al concorso del mercato, essendo rimasto sostanzialmente invariato quello dell'IRI.

Tabella n. 44 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture nel 1970
(miliardi di lire)

Operazioni	S E T T O R I										Totale
	Siderurgico	Meccanico	Cantieristico	Telecom. ed elettronico	Trasporti marittimi	Trasporti aerei	Autostrad. e di infrastrutture	Radiotelevisivo	Aziende varie (a)		
Mutui agevolati	in lire	56,9	40,2	-8,6	19,4	6,0	14,1	-	-	0,3	128,3
	in divisa	-10,4	-3,1	-	4,0	-	15,5	-	-	-	6,0
Mutui ordinari	in lire	-39,8	-6,9	-	38,4	-5,9	-10,8	-0,7	-	-0,7	-26,4
	in divisa	37,5	0,1	-	11,7	-	-0,6	77,9	-	-0,2	126,4
Obbligazioni	in lire	-2,3	-6,8	-	50,1	-5,9	-11,4	77,2	-	-0,9	100,0
	in divisa	-3,9	-	-	-0,5	-	-0,5	-8,2	-	-0,9	-14,0
Totale operazioni a media e lunga scadenza	in lire	14,5	12,5	-	31,4	-	-	-0,5	-	-	57,9
	in divisa	10,6	12,5	-	30,9	-	-0,5	-8,7	-	-0,9	43,9
Operazioni di tesoreria	in lire	13,2	33,3	-8,6	57,3	0,1	2,8	-8,9	-	-1,3	87,9
	in divisa	41,6	9,5	-	47,1	-	14,9	77,4	-	-0,2	190,3
Finanziamenti IRI	in lire	54,8	42,8	-8,6	104,4	0,1	17,7	68,5	-	-1,5	278,2 (c)
	in divisa	64,8	108,2	49,7	48,0	-3,7	22,2	51,5	2,9	16,2	359,8
Operazioni di tesoreria	in lire	48,8	1,6	0,2	-0,7	-	-	-	-	-	49,9
	in divisa	113,6	109,8	49,9	47,3	-3,7	22,2	51,5	2,9	16,2	409,7
Finanziamenti IRI	in lire	18,8	12,9	-5,4	-	-7,2	0,4	6,3	-	5,7 (b)	31,5
	in divisa	18,8	12,9	-5,4	-	-7,2	0,4	6,3	-	5,7 (b)	31,5

(a) Compresi il gruppo SME e il gruppo SPA.

(b) Comprese le partite in liquidazione.

(c) In questa tabella le emissioni obbligazionarie sono indicate al valore nominale. Pertanto la differenza di 3,5 miliardi riscontrabile rispetto al totale di 274,7 miliardi indicato nella tabella n. 42 rappresenta lo scarto di emissione di prestiti obbligazionari.

Tabella n. 45 - Apporti del mercato e dell'IRI alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

Settori	Apporti mercato		Apporti IRI		Totale	
	1969 (a)	1970	1969 (a)	1970	1969(a)	1970
Bancario e finanziario	—	5,1	—	56,4	—	61,5
Siderurgico (b)	32,7	167,8	5,0	18,8	37,7	186,6
Meccanico	27,2	153,9	63,6	25,1	90,8	179,0
Cantieristico	10,3	41,4	28,0	— 5,2	38,3	36,2
Telecomunicazioni ed elettronico	40,8	151,8	13,9	—	54,7	151,8
Trasporti marittimi	10,7	— 3,6	—	— 7,2	10,7	— 10,8
Trasporti aerei	38,2	39,9	0,2	0,4	38,4	40,3
Autostradale e di infrastrutture	57,9	120,0	— 16,2	6,3	41,7	126,3
Radiotelevisivo	9,0	2,9	—	—	9,0	2,9
Aziende varie	— 0,5	15,2	11,1	5,7	10,6	20,9
Totale	226,3	694,4 (c)	105,6	100,3 (d)	331,9	794,7

(a) Dati riclassificati per tener conto del trasferimento della *Italstrade* alla *Italstat* e della SPI (ex ISAP) alla *Società Finanziaria di Partecipazioni Izzionarie*, avvenuto nel 1970.

(b) Compresi i dati relativi a società a produzione non siderurgica.

(c) Operazioni a media e lunga scadenza (v. tabella n. 42)	L.miliardi	274,7
Operazioni di tesoreria (v. tabella n. 42)	»	409,7
	L.miliardi	684,4
Aumenti di capitale (v. tabella n. 42)	»	10,0
	L.miliardi	694,4

(d) Finanziamenti (v. tabella n. 42)	L.miliardi	31,5
Aumenti di capitale (v. tabella n. 42)	»	68,8
	L.miliardi	100,3

2. Fabbisogno finanziario dell'Istituto e sua copertura

Nel 1970 il fabbisogno finanziario dell'IRI (v. tabella n. 46) è risultato di 158,9 miliardi, mantenendosi grosso modo sul livello di quello del 1969.

Alla sua formazione hanno concorso apporti netti alle aziende per 100,3 miliardi — di cui 43,9 miliardi (1) alle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture e 56,4 miliardi alle aziende bancarie — rimborso di prestiti obbligazionari per 51,4 miliardi, rimborsi di operazioni di tesoreria per 6,4 miliardi, rilievi di partecipazioni per 0,2 miliardi (*Selenia*, *ELSAG*) e acquisti di azioni per 0,6 miliardi (*Finsider*). Alla copertura del fabbisogno in esame (v. tabella n. 47) ha concorso anzitutto l'incasso di 79,9 miliardi a valere sulla rata di 80 miliardi, di competenza dell'esercizio 1970, dell'aumento del fondo di dotazione disposto dalla legge n. 1.252 del 1967.

Il ricorso alle obbligazioni è stato, come nei due esercizi precedenti, piuttosto esiguo,

(1) Tale importo rappresenta la differenza fra nuovi interventi per 56,3 miliardi, principalmente a favore dei settori siderurgico e meccanico, e un rientro di 12,4 miliardi soprattutto dai settori dei trasporti marittimi e cantieristico.

Tabella n. 46 - Analisi del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970
Apporti alle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture	121,8	56,3
Rientri dalle stesse	<u>-16,2</u>	<u>-12,4</u>
	105,6	43,9
Apporti alle aziende bancarie	—	56,4
	105,6	100,3
Rilievo di azioni	—	0,2
Movimento di portafoglio azionario	0,9	0,6
Rimborso di debiti obbligazionari (a)	47,0	51,4
Rimborso operazioni tesoreria	—	6,4 (b)
Totale	<u>153,5</u>	<u>158,9</u>

(a) Esborsi netti.

(b) Compresa le variazioni di depositi di società del gruppo (aumento dei depositi per 1,7 miliardi) e delle disponibilità (incremento di 1,9 miliardi).

essendosi limitato ad un importo di 22,7 miliardi costituenti il netto ricavo di 20 miliardi nominali di obbligazioni IRI-*Alfa* 7% convertibili e dei residui 3 miliardi nominali di una serie chiusa di 15 miliardi di obbligazioni destinate a rimanere fuori mercato (i primi 12 miliardi furono collocati nel 1969). Poichè nello stesso esercizio, come detto in precedenza, sono state rimborsate obbligazioni per 51,4 miliardi, ne è risultato un rimborso netto di obbligazioni per 28,7 miliardi. Al residuo fabbisogno l'Istituto ha sopperito, in massima parte, con il ricorso ad operazioni finanziarie a media scadenza (11 miliardi) e, soprattutto, con smobilizzi (43 miliardi); questi ultimi sono costituiti principalmente dal collocamento sul mercato di azioni delle tre banche di interesse nazionale (28,5 miliardi), dalla ces-

Tabella n. 47 - Copertura del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970
Aumento fondo di dotazione	77,9	79,9
Collocamento obbligazioni (a)	11,5	22,7
Aumento altri debiti a media e lunga scadenza	2,4	11,0
Aumento operazioni tesoreria	37,1 (b)	—
Smobilizzi (c)	18,4	43,0
Utilizzo di altre attività	6,2	2,3
Totale	<u>153,5</u>	<u>158,9</u>

(a) Netto ricavo.

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

(c) Inclusi le partite in liquidazione e i trasferimenti all'interno del gruppo (3,9 miliardi nel 1969; 11,8 miliardi nel 1970).

sione a *Finmeccanica* di pacchetti *Aerfer*, *OTO-Melara*, *CMIG* e *San Giorgio Prà* (7 miliardi) e dal passaggio all'*Italstat* della partecipazione *Italstrade* (4,8 miliardi). Tenuto conto dei mezzi rifluiti al mercato attraverso il rimborso di debiti e l'acquisto di azioni ed eliminate le duplicazioni relative all'aumento dei depositi delle società del gruppo e agli smobilizzi all'interno del gruppo, l'apporto netto del mercato all'Istituto risulta limitato, nel 1970, a 7,1 miliardi (1).

3. Copertura del fabbisogno complessivo del gruppo

Sommando al suindicato apporto netto all'Istituto il prelievo netto di 694,4 miliardi effettuato sul mercato dalle aziende (689,3 miliardi per le aziende industriali e delle infrastrutture e 5,1 miliardi per quelle bancarie e finanziarie) risulta che il mercato, interno e internazionale, ha dato al gruppo nel suo insieme un apporto totale netto di 701,5 miliardi, più che triplo di quello del 1969 (218,6 miliardi) e pari a nove volte quello fornito dallo Stato. Si veda al riguardo la tabella n. 48.

(1) A tale dato si perviene come segue:

	L. miliardi
Totale fabbisogno di cui alla tabella n. 46	158,9
<i>meno</i> : apporto dello Stato (v. tabella n. 47)	79,9
	<u>79,0</u>
<i>meno</i> :	
— rimborso obbligazioni (v. tabella n. 46)	51,4
— rimborso operazioni di tesoreria (v. tabella n. 46)	6,4
— acquisto di azioni (v. tabella n. 46)	0,6
	<u>58,4</u>
	<u>20,6</u>
<i>meno</i> duplicazioni:	
— aumento depositi di società del gruppo (v. tabella n. 46 in nota)	1,7
— smobilizzi intergruppo (v. tabella n. 47 in nota)	11,8
	<u>13,5</u>
	<u>7,1</u>
	<u>175</u>

**Tabella n. 48 - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende)
negli anni 1969 e 1970**

	L.miliardi		%	
	1969	1970	1969	1970
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	77,9	79,9 (a)	26,3	10,2
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	25,6	10,0 (b)	8,6	1,3
Obbligazioni e altre operazioni a media e lunga scadenza	175,4	257,0 (c)	59,1	32,9
Smobilizzo partecipazioni IRI	14,5	31,2 (d)	4,9	4,0
Utilizzo di altre attività IRI	6,2	2,3 (e)	2,1	0,3
Operazioni di tesoreria	- 2,2	401,6 (f)	- 0,7	51,4
	219,5	702,1	74,0	89,9
<i>meno:</i>				
rilievo e acquisto di azioni	- 0,9	- 0,6 (g)	- 0,3	- 0,1
Totale apporto netto mercato	218,6	701,5	73,7	89,8
Totale generale	296,5	781,4	100,0	100,0
(a) Vedi tabella n. 47.				
(b) Vedi tabella n. 42.				
(c) Così costituito:				
— mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza delle aziende del gruppo (v. tabella n. 42)				274,7
— collocamento obbligazioni IRI (v. tabella n. 47)				22,7
— aumenti altri debiti a media e lunga scadenza dell'IRI (v. tabella n. 47)				11,0
				308,4
<i>meno.</i> rimborso di debiti obbligazionari dell'IRI (v. tabella n. 46)				51,4
				257,0
(d) Così ottenuto:				
— smobilizzo partecipazioni IRI (v. tabella n. 47)				43,0
<i>meno</i> trasferimenti intergruppo (v. tabella n. 47 in nota)				11,8
				31,2
(e) Vedi tabella n. 47.				
(f) A cui si perviene come di seguito:				
— operazioni di tesoreria delle aziende del gruppo (v. tabella n. 42)				+ 409,7
— operazioni di tesoreria IRI (v. tabella n. 46)			- 6,4	
<i>meno.</i> aumento dei depositi di società del gruppo presso l'IRI (v. tabella n. 46 in nota)			- 1,7	- 8,1
				401,6
(g) Vedi tabella n. 46 (esclusi 0,2 miliardi all'interno del gruppo).				