

finmeccanica

società finanziaria meccanica

24° esercizio 1971-1972



24° ESERCIZIO SOCIALE 1971-1972

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI - CAPITALE L. 150.000.000.000

SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA

00197 ROMA - V.le Pilsudski, 92 - tel. 8777 - telex FINMEC 61371

Consiglio di amministrazione

per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975

<i>Presidente onorario</i>	Magri cav. del lavoro dott. Salvatore
<i>Presidente Amministratore Delegato</i>	Tupini on. avv. Giorgio
<i>Vice Presidente</i>	Luraghi cav. del lavoro dott. Giuseppe
<i>Amministratori</i>	Di Nardi prof. dott. Giuseppe Grassini prof. Franco Alfredo Magri cav. del lavoro dott. Salvatore Persico prof. avv. Giovanni Rosato Gen. C. d. A. Umberto Sassi prof. dott. Salvatore Viezzoli dott. Franco

Comitato esecutivo

<i>Presidente</i>	Tupini on. avv. Giorgio
<i>Membri</i>	Luraghi cav. del lavoro dott. Giuseppe Magri cav. del lavoro dott. Salvatore Sassi prof. dott. Salvatore Viezzoli dott. Franco
<i>Segretario del Consiglio e del Comitato</i>	Menzinger dott. Mario

Collegio sindacale

per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975

<i>Presidente</i>	Di Nola dott. Fabio
<i>Sindaci effettivi</i>	Galano dott. Raffaele Narduzzi dott. Nestore
<i>Sindaci supplenti</i>	D'Ippolito prof. Gioacchino Bigi dott. Marcello

CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA

(Gazzetta Ufficiale - Foglio delle inserzioni n. 265 del 10 ottobre 1972)

31 ottobre 1972

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio chiuso al 30 giugno 1972. Bilancio e conto profitti e perdite al 30 giugno 1972. Relazione del Collegio Sindacale.
2. Nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975.
3. Nomina del Collegio Sindacale per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975 e designazione del suo Presidente, previa determinazione del compenso annuo al Presidente e ai due Sindaci effettivi.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

come nei precedenti esercizi, alla relazione sull'andamento del Gruppo che sottoponiamo alla Vostra approvazione, premettiamo una sintesi dell'andamento dell'economia italiana nel suo complesso, con particolare riguardo per quei settori che maggiormente interessano le aziende controllate.

L'economia industriale italiana

La recessione intervenuta nel 1971 ha accentuato la gravità dei riflessi conseguenti alla fase di ristagno produttivo che già caratterizzava il processo di sviluppo della nostra economia. Si sono fatti, in tal modo, più macroscopici i preesistenti elementi di fragilità del sistema, quali specificamente la persistenza di bassi livelli produttivi nella maggior parte dei settori, la flessione della domanda di investimento, l'indebolimento nei livelli occupazionali, la inadeguata utilizzazione degli impianti, il permanere di tensioni in ordine ai costi ed ai prezzi, il deterioramento degli equilibri aziendali.

Non possono, d'altra parte, essere sottaciute le sensibili alterazioni allo sviluppo produttivo determinate da una conflittualità che avendo di fatto assunto un carattere permanente, esula in pratica dall'ambito economico rivestendo non di rado aspetti degenerativi. Sintomatici, al riguardo, il numero delle ore perdute, rimasto anche lo scorso anno su livelli assai elevati (103 milioni 450 mila) nonché le dimensioni dell'assenteismo che ha raggiunto i 244 milioni di ore lavorative.

Il dato più significativo è fornito dall'andamento del reddito nazionale lordo, che ha registrato nel 1971 il tasso di sviluppo più basso del dopoguerra. A scontare in misura più sensibile le difficoltà congiunturali sono stati i settori industriali, il cui prodotto lordo, inferiore a quello già limitato del 1970, ha segnato il primo scoglio annuo negativo da 25 anni a questa parte.

Se un tasso di incremento del reddito così modesto è stato pure conseguito, lo si deve all'apporto del settore terziario (servizi e pubblica amministrazione) che in qualche misura ha potuto attutire la forte flessione nelle attività industriali e la stazionarietà di quelle agricole. In termini di apporto alla formazione del reddito monetario lordo, la partecipazione del settore industriale si è conseguentemente

ridotta dal 40,4 al 38,7% mentre il settore terziario ha raggiunto un'incidenza sul totale del 51,5%.

In effetti, il sostegno della domanda è provenuto essenzialmente dall'aumento delle spese dei consumi pubblici, connesso soprattutto alle retribuzioni del personale dipendente, mentre è mancata anche lo scorso anno un'efficace azione nel campo degli investimenti, la cui contrazione — specie nel settore industriale — costituisce uno dei sintomi più indicativi del costante deterioramento degli equilibri economici aziendali.

La contrazione (globalmente dell'ordine del 5%) è risultata ancora più sensibile nel campo dei macchinari e delle attrezzature, dove la quota del reddito nazionale destinata agli investimenti resta la più bassa nell'ambito dell'intera Comunità Europea: basti pensare che, a fronte dei 12 mila miliardi di lire circa spesi al riguardo in Italia nel 1971, stanno i 22.000 della Francia e i 24.500 della Germania Occidentale.

Con riguardo al settore industriale nel suo complesso, l'incremento delle retribuzioni e dei connessi oneri sociali è risultato nel 1971 più che doppio rispetto alla crescita del prodotto dell'industria stessa; a questo sensibile deterioramento ha anche contribuito la diminuzione della produttività nell'industria manifatturiera, cui ha fatto riscontro un aumento del costo del lavoro del 12% al netto degli oneri fiscalizzati. Ne è derivato, nel biennio 1970-71, un incremento del costo del lavoro per unità di prodotto del 28,8% (13,3% lo scorso anno) a fronte di un incremento dei prezzi dei manufatti del 13,4%: un divario la cui ampiezza non è riscontrabile in alcuno dei maggiori paesi industriali.

Si è così verificato un ulteriore peggioramento delle condizioni strutturali delle nostre imprese rispetto a quelle degli altri paesi, tradottosi in una drastica riduzione del risparmio netto delle aziende stesse (stimabile in una perdita di circa 400 miliardi) e quindi delle loro già compresse capacità di autofinanziamento.

Del resto, una preoccupante « radiografia » della situazione, dopo la già indicativa indagine dell'Assonime, è stata recentemente fornita dall'inchiesta della Mediobanca, nella quale si rileva tra l'altro che — con riferimento alle 555 società censite — a fronte di un fatturato complessivo di oltre 21 mila miliardi, si sono avuti nel 1971 solo 152 miliardi circa di dividendi. Il costo del personale, dal 1969 al 1971, è salito da 3.480 a 5.530 miliardi circa, e gli oneri finanziari da 606 a 975; i debiti, nel loro complesso, da 13 mila a quasi 20 mila miliardi.

Occorre poi tenere presente che lo sviluppo delle imprese considerate è stato assicurato in prevalenza dal ricorso a mezzi di terzi; in altre parole, una quota crescente dei ricavi aziendali è stata destinata alla remunerazione dei capitali di prestito, che hanno sostituito i capitali propri, tanto che ad un incremento degli oneri finanziari — sempre tra il 1969 e il 1971 — di 370 miliardi, ha fatto riscontro una caduta di utili lordi di 589 miliardi. Aggiungasi, inoltre, che l'apporto del-

l'autofinanziamento, mantenutosi nei tre precedenti esercizi intorno ai mille miliardi annui, è sceso nel 1971 a meno di 700.

Nel quadro evolutivo dell'economia italiana, l'andamento della produzione industriale — diminuita, come indice generale, del 2,7% rispetto al 1970 — resta uno degli elementi di maggiore squilibrio, nel quale si riflettono le difficoltà in cui si dibatte il nostro sistema. Ancora più gravi le flessioni, risultate dai rispettivi indici settoriali, nelle industrie manifatturiere (— 5,8%), nelle meccaniche (— 10%) e nei mezzi di trasporto (— 7,5%).

A partire dall'autunno del 1971, l'anzidetta fase involutiva ha mostrato primi segni di rallentamento, con qualche recupero in alcuni comparti nel primo semestre del 1972. In tale periodo si rilevano difatti, nei confronti del corrispondente periodo 1971, aumenti del 2,8% per l'indice generale, del 2,4% per il manifatturiero e del 7,9% per i mezzi di trasporto; sempre assai pesante, per contro, l'andamento degli altri comparti della meccanica (— 6,5%).

Una ripresa più concreta e generalizzata della nostra economia appare, in sostanza, condizionata dal superamento delle tensioni che tuttora caratterizzano l'apparato produttivo. Ci si riferisce, essenzialmente, alla necessità di ripristinare, mediante un ordinato e crescente impiego dei fattori della produzione, un'adeguata produttività del sistema, e quindi l'espansione — accanto ai redditi da lavoro — anche dei margini di autofinanziamento delle imprese, la cui contrazione costituisce l'ostacolo più immediato per un rapido rilancio degli investimenti.

Altrettanto indispensabile si presenta il contenimento dei costi e dei prezzi, in mancanza del quale rischia tra l'altro di vanificarsi quel migliorato rapporto di competitività che le nuove parità di cambio stabilite dagli accordi intervenuti in sede comunitaria avevano parzialmente aperto alla produzione italiana. Ciò a tanto maggior ragione ove si tenga conto che la domanda estera ha già oggi raggiunto dimensioni rilevanti il cui mantenimento richiederà un impegno particolarmente arduo.

Sotto un profilo più analitico, il trend dei prezzi riprende la situazione anomala già denunciata lo scorso anno: mentre quelli all'ingrosso continuano a registrare un aumento contenuto (+ 3% nel primo semestre del 1972, che si aggiunge al + 3,4% del 1971), i prezzi al consumo proseguono la loro ascesa (+ 4,8% sia nel decorso semestre che nell'intero 1971). L'indennità di contingenza è già salita, fino allo scorso agosto, di 8 punti dopo i 9 del 1971.

Quanto alla bilancia dei pagamenti, l'andamento nel 1971 è attribuibile ai non trascurabili miglioramenti sia della bilancia valutaria, sia di quella commerciale, legati peraltro in larga misura all'attenuato ritmo di incremento delle importazioni (+ 5,7%), anche in rapporto alla crisi degli investimenti, mentre le esportazioni sono aumentate del 13,4%.

Nei primi sei mesi del 1972, l'incremento dell'import è stato dell'8,2%; le vendite all'estero, pur essendosi globalmente accresciute del 16%, continuano a denotare per i beni di investimento una dinamica meno vivace rispetto a quelli destinati ai consumi. Per di più, il ripercuotersi anche sui prezzi all'esportazione dei progressivi aumenti dei costi di produzione pone ulteriori incognite sull'accennato mantenimento delle posizioni conseguite, stante la sempre più aspra concorrenzialità che contraddistingue il mercato internazionale.

A consuntivo, il 1971 ha ribadito i molteplici timori in ordine alle gravi tensioni in atto nel campo del lavoro. Probante, al riguardo, appare la persistente cedenza del rapporto produzione/ore lavorate: il costo medio mensile per operaio nell'industria è infatti aumentato lo scorso anno, rispetto al 1970, del 12,5% mentre l'indice del numero di ore lavorate è diminuito nel settore del 5% circa, anche in relazione alla minore occupazione (-2,5%) e la percentuale di utilizzazione della capacità produttiva si è mantenuta a livello insufficiente (76,5%).

Le preoccupazioni sin qui espresse trovano del resto un'autorevole conferma nella diagnosi del Governatore della Banca d'Italia, secondo il quale il nostro è un sistema economico nel quale sono attualmente «latenti situazioni di dissesto, e quand'anche la ripresa si manifestasse vigorosa, sarà necessario intraprendere coraggiose azioni di sostegno di imprese in difficoltà. Interi settori dovranno essere assoggettati al riesame degli indirizzi produttivi seguiti in passato, nell'intento di adeguare la loro struttura alle esigenze poste dall'accelerazione del processo di integrazione europea. Se però, in occasione delle prossime vertenze sindacali, gli accordi si raggiungessero su condizioni dalle quali derivassero ulteriori aumenti dei costi unitari, non gioveranno le politiche espansive della spesa pubblica e del credito nelle quali le autorità sono concordemente impegnate».

La misura ed i tempi nei quali l'economia italiana sarà in grado di superare la ancora difficile congiuntura, sollevano una serie di interrogativi, tanto più complessi per l'industria meccanica, notoriamente tra le più esposte ai riflessi delle recessioni. In questo senso, l'ammonimento del Governatore acquista per il ramo specifico un rilievo particolare e sottolinea la necessità che i rinnovi contrattuali vengano affrontati — sul piano economico e normativo — con senso realistico e in una responsabile visione della situazione; diversamente l'industria in questione, che stenta tuttora ad assorbire gli oneri derivanti dal precedente contratto, rischierebbe di vedere accentuato il proprio distacco rispetto alla più avanzata concorrenza estera, con conseguenze determinanti per lo sviluppo economico del Paese. Si consideri, al riguardo, che l'aumento del costo del lavoro nel triennio 1970/72 è stato superiore al 50% e sensibilmente maggiore a quelli registrati negli altri Paesi europei. Ciò anche volendo prescindere dai fattori anomali che hanno turbato i rapporti di lavoro, traducendosi in ulteriori pesanti oneri economici a carico delle gestioni aziendali.

Situazione e problemi dei principali settori in cui operano le aziende Finmeccanica

SETTORE AUTOMOBILISTICO

L'industria automobilistica ha risentito, nel 1971, dei fenomeni che, sia pure con diversa intensità, hanno dominato la scena economica mondiale.

Ulteriori oneri si sono aggiunti a quelli che già causano un continuo aumento dei costi, in conseguenza della ricerca di una maggiore sicurezza dei veicoli e di efficaci sistemi antinquinamento. Mentre gli studi e gli esperimenti proseguono a ritmo serrato l'argomento è stato in tutto il mondo oggetto di vivaci polemiche, anche in considerazione degli altissimi costi che, nelle attuali condizioni dello sviluppo tecnologico, sarebbero necessari per tentare di risolvere il problema, dimostratosi del resto più complesso di quanto non si fosse in un primo tempo supposto. Anche negli Stati Uniti, il Paese che per primo si è impegnato nel rapido conseguimento dell'obiettivo, le tre maggiori società nazionali avevano chiesto, peraltro senza successo, al Governo federale, insieme alla Volvo e alla Volkswagen, di differire la scadenza del 1976, anno entro il quale, secondo una legge approvata dal Congresso, gli scarichi di gas degli autoveicoli dovrebbero essere ridotti del 90%.

In proposito, ricordiamo che l'inquinamento dell'aria causato dai veicoli a motore è oggetto di approfonditi studi anche nell'ambito della Comunità Economica Europea, che si propone di presentare un programma atto ad armonizzare quanto più possibile le legislazioni nazionali in materia.

Durante il 1971 è proseguita la tendenza, da tempo segnalata, verso operazioni di concentrazione aziendale e la conclusione di accordi di collaborazione, sebbene si debba rilevare che fino ad ora questo processo ha operato più che altro a fini commerciali, in quanto ha avuto soltanto limitati effetti sulla trasformazione delle strutture produttive, specie a livello transnazionale.

Tra le nuove intese intercorse ricordiamo: l'accordo tra SAVIEM, DAF, KH Deutz e Volvo per lo sviluppo, l'acquisto e la produzione di parti staccate destinate agli autoveicoli industriali di media portata; l'accordo SAVIEM-MAN per la fabbricazione comune di veicoli industriali; l'accordo Wolkswagen e Daimler-Benz che unisce le rispettive affiliate spagnole in una unica società e sembra preludere ad una intensificazione della collaborazione in atto tra queste due case; l'aumento fino al 90% della partecipazione VW nella Audi-NSU; l'acquisto da parte della Chrysler americana della Chrysler France; l'annunciata costituzione di una società nippo-americana — tra GM, Isuzu, Kawasaki e Itoh — per la costruzione in Giap-

pone di trasmissioni per autocarri pesanti; infine l'acquisto della Abarth da parte della FIAT.

Nel 1972 la DAF ha costituito con la International Harvester una nuova società per la produzione di autocarri, mentre la italiana Innocenti (sezione auto) è stata rilevata dalla British Leyland.

Alla tendenza verso una intensificazione della collaborazione internazionale, fa riscontro la continua crescita dello interscambio, sia in termini assoluti sia in percentuali, e della produzione.

Secondo le previsioni, nel decennio in corso si verificherà una riduzione del tasso di sviluppo della domanda di autoveicoli; mentre importanti effetti non mancherà di avere l'ampliamento della Comunità Economica. Una più accentuata concorrenza tra le case costruttrici del nostro continente sembra comunque scontata.

Per quanto riguarda l'Europa è poi da segnalare la crisi sempre più evidente, connessa col rallentamento congiunturale in atto, in cui versa il comparto dei veicoli industriali, specie pesanti. Analogo fenomeno si riscontra anche in Giappone.

Complessivamente, nel 1971, la produzione automobilistica mondiale ha segnato un incremento del 13,7% rispetto all'anno precedente malgrado le non lievi turbative del sistema economico occidentale connesse con i provvedimenti adottati dagli Stati Uniti nella seconda metà dell'anno. Contro i 29,1 milioni del 1970 infatti, nel 1971 sono stati prodotti 33,1 milioni di autoveicoli. Per quanto riguarda le sole autovetture, che hanno rappresentato circa l'80% della produzione totale, l'incremento rispetto all'anno precedente è stato del 15,8%.

Con riferimento alle vetture, i risultati più vistosi, anche in relazione alla crisi che aveva colpito l'industria nord americana nel 1970, sono stati raggiunti dagli Stati Uniti (+ 31%) e dal Canada (+ 16,6%) che, complessivamente, hanno realizzato uno sviluppo del 29,2%. In particolare l'industria automobilistica statunitense ha potuto giovare dell'abolizione della tassa sugli autoveicoli decretata dal Governo per stimolare la ripresa economica e del vivace andamento della domanda interna, sebbene i costruttori europei e giapponesi abbiano conservato una quota di mercato aggirantesi sul 15%.

Un cenno particolare merita il Giappone, dove la fase di rallentamento in cui è ormai entrata l'economia del Paese si è ripercossa soprattutto, come accennato, sul comparto veicoli industriali, che ha segnato addirittura una lieve flessione, mentre la produzione di vetture è aumentata del 17%, percentuale comunque inferiore a quella del 1970 (21,7%). Il declino della domanda interna, infatti, è stato in buona parte compensato dall'eccezionale espansione delle esportazioni che, per quanto riguarda le autovetture, sono cresciute del 79% rispetto al 1970.

L'offensiva giapponese ha ormai investito anche l'Europa dove, nel 1971, sono stati introdotti oltre 200.000 veicoli nipponici, cifra che, secondo gli esperti, è destinata a salire ulteriormente nel prossimo futuro, ed in misura molto consistente.



LIA
Leonardo Innovation Activities

ALFA ROMEO: vettura 2000 berlina, novità 1972



ALFA ROMEO: vettura ALFETTA berlina, novità 1972

La situazione europea è caratterizzata da forti divergenze tra l'andamento delle varie industrie nazionali. A parte il caso dell'Italia, che è stato l'unico Paese che ha visto diminuire la propria produzione, tutti gli altri produttori hanno comunque conseguito incrementi, seppure di diverso rilievo. Quello maggiore è stato registrato dalla Francia (9,6% per quanto riguarda le vetture) dove, oltre alla produzione, sono cresciute anche le immatricolazioni (13,3%) e le esportazioni (6,6%).

L'industria britannica, sempre per quanto riguarda le vetture, ha aumentato la produzione del 6,2%; significativi in questo mercato il sensibilissimo balzo delle immatricolazioni (19,4%) e quello, eccezionale, delle importazioni (78%).

Nella Germania Federale, ad un debole incremento della domanda interna di vetture (2%), ha fatto riscontro una espansione produttiva del 4,8% (il più basso dopo la crisi del 1967), che costituisce un risultato assai inferiore a quello che sarebbe stato possibile conseguire senza la perdita di produzione conseguente ai prolungati scioperi di fine anno. Il principale fenomeno evidenziato dall'industria tedesca è comunque costituito dalla sensibile riduzione degli utili, connessa con la spirale ascendente dei costi, non compensata dai rialzi dei listini. Espressione di quest'andamento sono le vicende della Volkswagen.

Considerevoli sforzi si vanno compiendo nell'Unione Sovietica e nelle Repubbliche popolari dell'Europa Orientale per favorire lo sviluppo dell'industria automobilistica.

Al progetto cecoslovacco, segnalato nella relazione dello scorso anno, si è aggiunto quello polacco che prevede la realizzazione di un complesso con una capacità produttiva di 150 mila vetture all'anno e per il quale è stato concluso un accordo con la FIAT; mentre l'URSS, dopo aver avviato lo stabilimento di Togliattigrad, la cui produzione a regime sarà di 660.000 vetture l'anno, ha iniziato, in collaborazione con la Renault, la costruzione sul fiume Kama di grandiose officine, dalle quali, a partire dal 1974, dovrebbero uscire 150.000 autocarri e 250 motori all'anno, ed ha allo studio altri importanti progetti, uno dei quali relativo alla fabbricazione di vetture da turismo.

Nel nostro Paese sono stati prodotti 1.817.019 autoveicoli con un regresso del 2% circa rispetto al 1970. Questo andamento negativo è dovuto, per quanto riguarda i veicoli industriali — la cui produzione è diminuita del 13,8% — al progressivo rallentamento della domanda conseguente la crisi che ha colpito la nostra economia; per quanto riguarda le vetture, invece, alla prosecuzione delle agitazioni sindacali, che hanno ridotto dell'1% la produzione rispetto all'anno precedente, mentre molto più sensibile è stato lo scarto rispetto ai traguardi produttivi prefissati. Conseguentemente i nostri produttori hanno avuto difficoltà a soddisfare la richiesta, mantenutasi sui buoni livelli nel corso dell'anno (+ 5,2%), mentre le importazioni — circa 400.000 vetture — non si sono sensibilmente discostate dai livelli raggiunti nel 1970. Non è stato così possibile incrementare le esportazioni nella misura che

l'interesse suscitato all'estero dai nuovi modelli immessi sul mercato dall'industria italiana avrebbe consentito.

Anche nel nostro Paese la forte lievitazione dei costi, solo parzialmente recuperata attraverso l'aumento dei prezzi di vendita, ha ulteriormente assottigliato i margini di profitto, rendendo assai difficoltoso il ricorso all'autofinanziamento. Ulteriori difficoltà sono create ai nostri costruttori dal mancato aggiornamento della formula fiscale della tassa di circolazione per le autovetture, formula che, come noto, risale ad oltre 40 anni addietro, e risulta ormai del tutto inadeguata e addirittura distorsiva per quanto riguarda l'evoluzione tecnica dei motori.

Nei primi sei mesi del corrente anno l'incremento della produzione di autovetture ha registrato un netto arresto negli Stati Uniti ed un sensibile rallentamento in Giappone; per quanto riguarda l'Europa, si sono aggravate le difficoltà dell'industria tedesca e si è confermato il positivo andamento di quella francese, che ha superato il ritmo di espansione produttiva conseguito nell'analogo periodo dell'anno precedente.

Nel nostro Paese, le case costruttrici hanno conseguito incoraggianti progressi, anche se l'incremento registrato nella produzione di vetture (+ 12,5%) diviene meno significativo quando si consideri il cattivo andamento del 1971; da osservare inoltre che la produzione di autocarri si è ulteriormente contratta (- 8,3%). Le vendite nel mercato interno hanno registrato deboli progressi rispetto ai livelli dello scorso anno; in aumento, invece, le esportazioni di vetture (+ 16,6%).

Nel 1971 l'Alfa Romeo ha potuto conseguire un incremento produttivo del 14% ma, a causa delle agitazioni sindacali che hanno compromesso per il terzo anno consecutivo l'attività dell'Azienda e delle abnormi dimensioni assunte dall'assenteismo, è stato ancora una volta impossibile raggiungere i ben più elevati livelli inizialmente programmati.

Questa situazione si è ripetuta in forma anche più grave durante il primo semestre del 1972: nei primi due mesi dell'anno l'attività dell'Alfa Romeo è stata infatti ripetutamente paralizzata da una aspra vertenza iniziata nell'ottobre dell'anno precedente e solo in questi ultimi mesi è stato possibile recuperare il sensibilissimo decremento produttivo sui livelli dello scorso anno; si è rimasti peraltro largamente al disotto di quelli programmati.

Questo andamento si è riflesso inevitabilmente su quello delle vendite che, nel 1971, pur essendo aumentate del 15,7% grazie alle scorte, non hanno potuto soddisfare interamente la domanda, tanto in Italia quanto all'estero; nel primo semestre del 1972 le consegne hanno subito una riduzione in conseguenza del vuoto produttivo di cui si è detto e solo di recente si sono riportate sui livelli del 1971. L'Azienda si è trovata così di fronte a gravi difficoltà per soddisfare una domanda determinata dal particolare favore con cui sono stati accolti i nuovi modelli.



LIA
Leonardo Innovation Archives

ALFA ROMEO ALFASUD: vettura ALFASUD berlina, novità 1972

LIA
Leonardo Innovation Activities

Nel giugno del 1971 era stata presentata la nuova 2000 che, nelle versioni berlina, coupé e spider, ha ottenuto un vivo successo commerciale. Nel maggio del corrente anno è stata immessa sul mercato l'« Alfetta »: si tratta, com'è noto, di una berlina di circa 1800 cc. di cilindrata, che, inserendosi tra le 2000 e la Giulia super, completa la gamma Alfa Romeo ed è stata accolta con estremo favore dalla clientela, anche per le avanzate soluzioni tecniche che la caratterizzano.

Il 1971 ha visto anche la presentazione delle vetture realizzate dalla Alfa Romeo-Alfasud, che è entrata in attività in sostanziale sincronia con i programmi prestabiliti, grazie a particolari accorgimenti adottati per recuperare agli effetti produttivi alcuni ritardi arrecati dalle agitazioni sindacali. Lo sviluppo dell'attività produttiva ha permesso di iniziare la commercializzazione dell'Alfasud nello scorso giugno. La vettura, una berlina a trazione anteriore di 1186 cc. di cilindrata, costruita nel nuovo stabilimento di Pomigliano d'Arco, adotta un motore a cilindri contrapposti ed assicura prestazioni giudicate ottime dalla stampa specializzata internazionale.

L'Alfa Romeo, che dedica da tempo particolare attenzione ai problemi della sicurezza e dell'inquinamento, ha effettuato programmi di ricerca che hanno impegnato una schiera di tecnici particolarmente qualificati e richiesto costose attrezzature di prova.

La Società ha pure continuato la sua opera per il potenziamento della rete nazionale ed internazionale di vendita e di assistenza che può ormai contare su valide organizzazioni dirette nei mercati mondiali più importanti.

SETTORE AEROSPAZIALE

La più grande industria aerospaziale del mondo, quella statunitense, sta subendo gli effetti di una recessione che nel corso del 1971 ha portato il suo organico per la prima volta, dal 1959, al di sotto del milione di addetti (940.000 unità a fine anno). Gli esperti peraltro concordano nel ritenere avviata una ripresa che dovrebbe consolidarsi già alla fine del 1972: a convalida di queste più favorevoli previsioni stanno, fra l'altro, i buoni risultati dei maggiori costruttori — Boeing, Lockheed e McDonnell Douglas — che hanno chiuso lo scorso anno con un utile rispettivamente di 25, di 9 e di 48 miliardi di lire, in rapporto ad un volume di vendite di 1.760, di 1.650 e di 1.200 miliardi.

Sul piano operativo sono al momento da segnalare i previsti sviluppi delle attività spaziali, per le quali sono stati stanziati dal Governo per il prossimo anno finanziario (luglio 1972-luglio 1973) circa 2.000 miliardi. Nel loro ambito un'importanza preminente riveste il programma relativo al «traghetto spaziale» che si preannuncia come l'espressione tecnologicamente più ardita nel campo della progettazione e costruzione aeronautiche, ai confini delle realizzazioni spaziali; per questo programma, di cui si prevede la messa a punto operativa entro il 1979, il Presidente Nixon ha già assicurato uno stanziamento specifico di oltre 3.000 miliardi di lire.

In campo aeronautico, mentre proseguono i programmi di costruzione degli airbus DC-10 della McDonnell Douglas e L-1011 della Lockheed, si registra un generale impegno delle grandi industrie del settore per la messa a punto di una nuova generazione di aerei a corto-medio raggio e a decollo corto o abbreviato, con caratteristiche di avanguardia anche per quanto riguarda la riduzione della rumorosità e delle emissioni inquinanti. È appunto in questo quadro che si colloca il noto progetto Aeritalia-Boeing.

Per quanto riguarda la seconda nazione mondiale nel campo delle costruzioni aerospaziali, è stata recentemente annunciata per la fine del '73 l'entrata in servizio nell'URSS del supersonico «TU-144», diretto concorrente dell'angolo francese Concorde. Il Ministero sovietico dell'aviazione civile ha reso anche noto l'inizio della costruzione di un airbus da 300/350 posti. Nel frattempo, è già entrato in servizio, sulle rotte interne, il «TU-154»; si tratta di un aereo commerciale che trasporta 164 passeggeri ad una velocità di km/h 950 e con un'autonomia di 5.500 km.

Passando a considerare i programmi di produzione europei, permangono difficoltà sul piano finanziario per il «Concorde», il cui costo di base risulterebbe nel giugno 1974 — epoca in cui sono previste le prime consegne — di circa 25 miliardi ad esemplare. Detta cifra, per ogni unità, dovrà essere aumentata del 25-



LIA
Leonardo Innovation Archives

AERITALIA: velivolo G 222 a terra e in evoluzione

LIA
Leonardo Innovation Activities

30% per le parti di ricambio e del 20-25% per le attrezzature fisse, la manutenzione e il personale di volo a terra, pervenendosi così ad un totale di oltre 36 miliardi (circa il doppio rispetto al prezzo annunciato dai costruttori nel luglio 1971).

In fase avanzata si trova ormai la costruzione dell'aereo commerciale « Mercure » per tappe corte (tra 400 e 1.500 km), che trasporterà 150 passeggeri alla velocità di 925 km/h. Come è noto quattro società europee (Aeritalia-Italia, SABCA-Belgio, CASA-Spagna e EMMEN-Svizzera) partecipano alla costruzione del velivolo, di cui capocommessa è la Dassault; il Governo francese interviene per il 56% al finanziamento del progetto, il cui costo è valutato in circa 100 miliardi di lire.

Prosegue altresì regolarmente l'assemblaggio del primo prototipo dell'Airbus A-300 B a Tolosa alla cui costruzione partecipano la SNIAS come capocommessa, la Hawker Siddale e il Gruppo Deutsche Airbus; il primo volo è previsto per la fine del corrente anno e le consegne iniziali all'Air France nella primavera del 1974. Nelle diverse versioni in cui sarà realizzato potranno essere ospitati da 250 a 290 passeggeri. Anche per questo velivolo, il costo unitario ha subito un notevole incremento ed è ora preventivato in 10,7 miliardi di lire.

In Gran Bretagna, la « Rolls-Royce 1971 », maggiore società motoristica, dopo le vicende dello scorso anno che hanno condotto alla sua nazionalizzazione, sta procedendo alla costruzione del motore RB-211, le cui prime 140 unità — per un valore di 90 miliardi — dovrebbero essere consegnate per la fine del corrente anno alla Lockheed per essere montate sull'airbus « TriStar L-1011 »; la serie di motori da produrre entro il 1974 dovrebbe superare le 500 unità. Globalmente, i costi dell'RB-211, ora preventivati dal febbraio 1971 all'aprile 1975, assommano a 290 miliardi di lire; a questa somma vanno aggiunti 75 miliardi già erogati dal Governo prima della crisi che ha colpito la Società.

Sempre per quanto riguarda il settore motoristico sono da segnalare, sul piano operativo, i contatti già avviati tra alcuni maggiori costruttori europei — Rolls-Royce (Regno Unito), SNECMA (Francia), Alfa Romeo e FIAT (Italia), Volvo e Flygmotor (Svezia) e Motoren und Turbinen (Germania) — al fine di esaminare la possibilità di nuove collaborazioni attorno a significativi progetti.

Infine vanno ricordati gli studi compiuti dalla Commissione della CEE, e recentemente sottoposti all'esame del Consiglio dei Ministri della Comunità, diretti a formulare — nel quadro di una politica industriale comune — una serie di proposte per il rilancio del settore aeronautico. Sono indagini che rivestono una obiettiva importanza e che meritano di essere seguite con la debita attenzione, anche in rapporto agli approfondimenti che si renderanno opportuni in ordine alle scelte ed alle priorità degli obiettivi indicati per il settore; in questo senso è auspicabile che il graduale processo di integrazione dell'industria aeronautica sia sviluppato su basi realistiche ed a beneficio dell'insieme dei membri, con esclusione quindi di misure che possano presentare carattere discriminatorio.

Passando a considerare sinteticamente la situazione dell'industria italiana, non si sono registrate modificazioni di rilievo sotto il profilo quantitativo.

Il settore si stima occupi complessivamente — compresi tecnici, ricercatori, addetti alle attività missilistiche e spaziali nonché all'organizzazione generale — 28.000 unità (di cui 17.000 operai addetti specificatamente a lavorazioni aeronautiche); le esportazioni e le importazioni nel 1971 sono valutate rispettivamente intorno agli 80 e 85 miliardi. La produzione globale si aggirava intorno ai 140 miliardi, peraltro secondo valutazioni approssimative, stante la carenza di dati statistici attendibili.

Da un punto di vista qualitativo, il fatto più rilevante, nel quadro della recente evoluzione, è costituito dall'approvazione da parte del CIPE (novembre 1971) del programma per il rilancio dell'industria aeronautica, basato sull'accordo di collaborazione Aeritalia-Boeing. Detto programma — come è noto — prevede: lo sviluppo e la produzione di un velivolo a tecnologia avanzata; la realizzazione di un nuovo stabilimento nel Mezzogiorno; la creazione, sempre nel meridione, di un centro ricerche e prove aeronautiche; l'espletamento di un'importante commessa di aerei militari da trasporto.

L'accordo con la Boeing si fonda su un progetto qualificante e tale da assicurare concrete prospettive all'avvio della nuova società Aeritalia — costituita con partecipazione paritetica della FIAT — operante dal 1° gennaio del corrente anno. Tale progetto è rappresentato dalla ricerca, sviluppo, produzione e vendita di una famiglia di velivoli silenziosi a breve-medio raggio (caratterizzati dalla sigla iniziale «Q») da effettuarsi in stretta collaborazione con il partner statunitense.

Questi aerei potranno — secondo le diverse versioni — trasportare da 100 a 200 passeggeri e compiere decolli e atterraggi sia normali, sulle piste degli aeroporti attuali, sia corti sulle piste di aeroporti secondari già esistenti in prossimità dei centri urbani; le prime unità dovrebbero essere offerte in vendita alle compagnie aeree mondiali a partire dal 1974, e le consegne iniziare presumibilmente nel 1977-78.

Non sembra comunque inutile ricordare che, soprattutto in un settore come quello aeronautico, la messa a punto di un progetto avanzato, e implicante tecnologie originali, comporta difficoltà particolarmente ardue e quindi un arco di tempo adeguato per l'individuazione e l'approfondimento delle complesse soluzioni richieste. Sul piano pratico, del resto, è ben noto come per ogni nuova iniziativa aeronautica, specie poi se delle dimensioni Aeritalia-Boeing, le caratteristiche di un progetto possono considerarsi definite solo al momento della produzione in serie, essendo imperativo del costruttore quello di offrire il velivolo in grado di meglio rispondere alle esigenze del cliente.

Va infine rilevato che, mentre occorre obiettivamente riconoscere che la decisione a suo tempo adottata dal CIPE costituisce un primo passo positivo nell'avvio di una concreta politica operativa per l'intero settore, restano ancora da approntare



LIA
Leonardo Innovation Airlines

AERITALIA: velivolo G 91 Y

gli strumenti legislativi per l'erogazione dei mezzi finanziari indispensabili al sollecito sviluppo del vasto programma. È quindi da auspicare che la definizione degli strumenti anzidetti possa verificarsi senza ulteriori ritardi, che rischiano di pregiudicare il ritmo delle fasi tecniche in cui, d'intesa con la Boeing, è stato suddiviso il progetto stesso, e di comportare un travaso di lavoro negli Stati Uniti a danno dell'Aeritalia.

Per quanto riguarda in sintesi le attività spaziali, a un anno e mezzo di distanza dall'applicazione della legge per il finanziamento a breve termine dei programmi nazionali, i rapporti tra l'industria impegnata in quello relativo al satellite sperimentale per telecomunicazioni « SIRIO » e il committente (C.N.R.) non sono stati ancora formalizzati, con ulteriore grave pregiudizio per il rispetto dei tempi di realizzazione.

Ci si augura che il rinnovo, di recente completato, degli organi statutari del C.N.R. possa consentire un rapido e definitivo superamento delle difficoltà sinora incontrate, oltre che sul piano tecnico anche su quello finanziario, dalla CIA (Compagnia Industriale Aerospaziale) che è stata costretta a tutt'oggi ad anticipare gli importi occorrenti, con un onere non coperto dai previsti stanziamenti. La Società, nonostante le anzidette difficoltà, ha sinora provato ed integrato i quattro modelli previsti dal programma e attualmente sta provvedendo all'accettazione dei sottosistemi forniti dalle aziende sub-committenti, da integrare nel primo prototipo del satellite. A questo prototipo dovrebbe seguirne un secondo e quindi l'unità di volo vera e propria.

In sede europea, la collaborazione per quanto concerne l'ELDO non ha ancora superato la fase di transizione, connessa soprattutto alle offerte da parte degli Stati Uniti di partecipare al programma « post-Apollo », in particolare con l'assunzione da parte dell'Europa della responsabilità progettuale e finanziaria del cosiddetto « modulo di uscita »: offerta che non ha sinora raccolto l'unanimità dei consensi, specie per l'opposizione della Francia che preferirebbe la prosecuzione del programma Europa III. Una decisione dovrà comunque essere presa prima della fine dell'anno.

In sede ESRO è stato per contro approvato, ed è in corso di sviluppo, un duplice programma — cui aderisce anche il nostro Paese — di satelliti scientifici e pre-operativi: questi ultimi riguardano le telecomunicazioni, la meteorologia e il controllo del traffico aereo.

SETTORE TERMoelettromeccanico E NUCLEARE

Nella relazione dello scorso anno è stato tracciato un sommario panorama della situazione nella quale opera l'industria elettromeccanica europea e della difficile posizione in cui si sono venute a trovare le nostre aziende del ramo. Nei dodici mesi successivi questo quadro non ha subito sostanziali mutamenti.

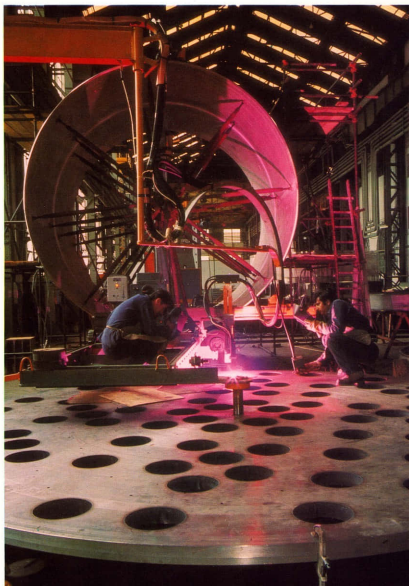
L'avvenimento più significativo si è comunque verificato in Francia dove, abbandonando il progetto da tempo allo studio di un collegamento con la CGE-Alsthom, è stata infatti decisa la fusione della Jeumont-Schneider con la Merlin-Gérin. Dal canto suo, la Westinghouse, il cui interesse per la Jeumont-Schneider si era a suo tempo scontrato con il veto del Governo francese, ha spostato la sua strategia europea più decisamente sul settore nucleare e ha ora acquisito una partecipazione nella « Framatome », una filiale nucleare della Creuzot-Loire (Gruppo Schneider).

Nel nostro Paese, durante lo scorso anno, le difficoltà in cui versa la nostra industria elettromeccanica sono state sensibilmente aggravate dalla recessione economica in atto. Secondo i dati ANIE il fatturato complessivo (esclusi gli elettrodomestici) è stato pari a 560,7 miliardi, registrando in termini monetari una diminuzione del 4,4% rispetto all'anno precedente. Questa percentuale risulta tuttavia da un andamento assai differenziato dei vari settori di attività. Infatti, mentre quello dei macchinari per la produzione e il trasporto di energia ha evidenziato un lieve incremento (+ 2,9%) così come quelli della trazione ferroviaria (+ 6,7%) e delle apparecchiature per veicoli stradali (+ 1,4%), gravi decrementi si sono registrati nei settori degli equipaggiamenti industriali (- 7,2%) e delle apparecchiature per costruzioni edili (- 6,1%).

Se si considerano i corrispondenti valori in termini reali la situazione peggiora notevolmente. Con riferimento ai settori di nostro interesse, osserviamo che per quanto riguarda i macchinari e le apparecchiature per la produzione e il trasporto di energia si registra una diminuzione del 3,5%; per la trazione ferroviaria l'aumento si riduce allo 0,5%; per gli equipaggiamenti industriali il decremento raggiunge il 14,2%.

I primi mesi del 1972 non presentano alcun sintomo di miglioramento. In questo quadro, particolarmente grave appare il fatto che l'unico settore che fino ad ora aveva potuto mantenere un certo livello di attività, grazie ai programmi dell'ENEL, sia venuto progressivamente a trovarsi al margine di una crisi a seguito del pratico blocco delle ordinazioni di nuovi impianti di generazione, causato dalle difficoltà che l'Ente elettrico sta incontrando per la localizzazione degli impianti stessi.

I rilevanti ritardi nell'attuazione dei programmi, il continuo slittamento delle commesse, la sospensione a tempo indeterminato dei nuovi ordini del principale com-



LIA
Leonardo Innovation Architects

ANSALDO MECCANICO NUCLEARE: interni del reattore della IV Centrale ENEL di
Caorso. Piastra circolare del Core Support in acciaio Inox. Taglio al plasman dei fori di
passaggio delle barre di controllo

mittente italiano condizionano ogni giorno di più l'industria del ramo, tanto da far prevedere, a scadenza ormai non lontana, preoccupanti vuoti di lavoro; fatto, quest'ultimo, che sarà comunque difficilmente evitabile, a meno di un'immediata normalizzazione della situazione, in relazione ai lunghi tempi tecnici occorrenti per la predisposizione e l'avvio delle produzioni.

Si sta così determinando nel settore — indubbiamente uno dei più critici ai fini dello sviluppo economico generale — una situazione di crisi innaturale, in quanto, pur in presenza di un crescente fabbisogno di energia elettrica, di concreti programmi dell'Ente elettrico nazionale già approvati dal CIPE e della disponibilità delle capacità industriali necessarie per realizzarli tempestivamente, una serie di remore di ordine psicologico, in larga misura infondata, e di intralci procedurali impedisce di risolvere, ed anzi deteriora rapidamente una situazione che va creando difficoltà sempre più gravi all'intero sistema economico nazionale.

Tutto ciò mentre, per contro, un immediato sblocco di questa anomala situazione, attraverso gli ingenti investimenti che metterebbe in moto ed i conseguenti riflessi positivi sull'industria termoelettromeccanica e su tutti gli altri settori impegnati nella realizzazione delle centrali elettriche, darebbe un sostanziale impulso all'auspicata generale ripresa della nostra economia.

Fonte delle più gravi preoccupazioni è, d'altra parte, la temuta crisi di insufficienza energetica che potrebbe colpire il Paese a breve termine di fronte al continuo incremento della domanda; d'altro canto le aziende costruttrici di beni strumentali potrebbero trovarsi in futuro nella impossibilità di soddisfare un ingente volume di ordini ENEL concentrati nei ristretti termini di tempo imposti dalla necessità di colmare il deficit energetico che si sta determinando, con il pericolo, quindi, di agevolare l'ingresso in forze, nel nostro mercato, della concorrenza straniera, particolarmente attiva in quest'ultimo periodo, come alcuni recenti episodi ampiamente dimostrano. E ciò senza alcuna adeguata contropartita data la nota preferenza accordata dai produttori elettrici esteri, e segnatamente europei, alle loro industrie nazionali.

A quest'ultimo proposito non possiamo nasconderci le preoccupazioni che suscita l'orientamento che si sta manifestando in seno alla Comunità verso un'accelerazione dell'apertura anche delle gare pubbliche per la fornitura di beni strumentali termoelettromeccanici, finora esplicitamente escluse dalle direttive in vigore, proprio in rapporto alla particolare situazione, molto differenziata che caratterizza questo settore, anche in relazione alla diversa natura giuridica delle imprese elettriche dei vari Paesi. Appare pertanto necessario che il processo di liberalizzazione avvenga con l'opportuna gradualità, in modo da consentire una contemporanea effettiva parificazione, sul piano intercomunitario, di tutti i fattori che influenzano le commesse.

Si deve d'altro canto osservare che il processo di razionalizzazione strutturale dell'industria elettromeccanica italiana, necessario per raggiungere un più idoneo quadro di competitività nei confronti di quella degli altri paesi europei, non ha in questi mesi compiuto progressi significativi, ostacolato tra l'altro dalla grave crisi congiunturale che ha colpito il nostro Paese e che, come detto, ha avuto sensibili ripercussioni sull'andamento del settore.

Solo nell'ambito Finmeccanica, l'unico Gruppo italiano che abbia affrontato concretamente questa impegnativa tematica, il programma di ristrutturazione e specializzazione di cui si è detto nella relazione dello scorso anno ha continuato a svilupparsi regolarmente nel corso dell'esercizio, con il pressoché integrale trasferimento delle lavorazioni di grandi trasformatori dello stabilimento ASGEN di Milano presso l'unità Italtrafo di Sesto S. Giovanni e di quella di trasformatori medi e piccoli dallo stabilimento ASGEN di Campi a quello Italtrafo di Pomezia. Sono stati inoltre completati gli studi per l'inserimento dell'attività produttiva della ex Pellizzari nel settore elettromeccanico di Gruppo ed è stato dato l'avvio, con la costituzione della Società SIMEP, al programma per la realizzazione di una nuova unità produttiva, localizzata ad Arzignano e destinata alla produzione di motori elettrici ed elettropompe di serie.

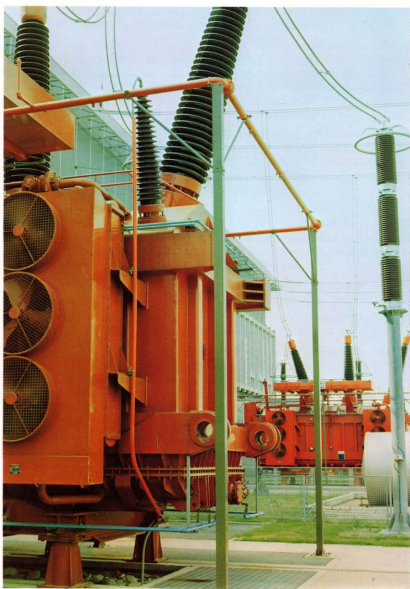
Nel quadro del previsto coordinamento commerciale tra le aziende elettromeccaniche del settore, è stata anche avviata la realizzazione di una rete di distribuzione unificata per i prodotti di serie.

La tendenza dei paesi industrializzati di integrare la disponibilità delle risorse energetiche classiche con quelle nucleari è andata accentuandosi in considerazione non soltanto della superiore economicità di queste ultime ma anche dei motivi di carattere ecologico associati con l'inquinamento atmosferico delle centrali convenzionali, che è invece assente nelle centrali elettronucleari.

Nel corso del 1971 gli ordinativi di centrali elettronucleari inoltrati ai costruttori nel mondo hanno infatti marcato un sensibile incremento passando dai circa 27.000 MWe agli oltre 40.000 MWe del 1971. Quest'incremento è stato particolarmente cospicuo in Europa Occidentale, dove le ordinazioni si sono più che triplicate (13.934 MWe nei confronti dei 4.654 del 1970).

Lo sviluppo degli ordini si è ulteriormente accentuato nei primi sei mesi dell'anno in corso, durante i quali le centrali elettronucleari ordinate nel mondo hanno superato complessivamente i 23.000 MWe.

Per quanto riguarda i tipi di reattore, si osserva, analogamente a quanto avvenuto negli anni precedenti, una netta prevalenza complessiva della filiera ad acqua leggera che ha costituito oltre il 75% delle ordinazioni negli Stati Uniti e quasi il 100% di quelle dell'Europa Occidentale.



ITALTRAFO: trasformatore 370 MVA-400/20 kV

Da notare tuttavia, negli Stati Uniti, l'ingresso della filiera HTR che ha costituito il 16% delle ordinazioni di centrali elettronucleari commerciali.

Da notare anche l'entrata in servizio in Canada tra la seconda parte del 1971 e la prima metà del 1972 di tre centrali ad acqua pesante per complessivi 1.500 MWe. In Italia non si sono avuti, nel corso del 1971, nuovi ordini di centrali elettronucleari, per il sussistere delle difficoltà di finanziamento dell'Ente elettrico nazionale, che si prevede e si spera possano essere superate a partire dal 1973 consentendo una accelerazione dei programmi nucleari da tempo previsti dall'ENEL.

Nell'ambito del nostro Gruppo è proseguita la realizzazione della centrale elettro-nucleare ENEL n. 4 ad opera dell'AMN che ha collaborato anche allo sviluppo del progetto CIRENE, mentre la PMN ha atteso ai suoi impegnativi compiti connessi con la commessa PEC e con le attività di studio e progettazione dei grandi componenti a sodio (generatori di vapore, in particolare).

Nel campo internazionale la PMN mantiene la propria partecipazione all'Associazione di Bruxelles per lo sviluppo del reattore a gas, mentre prosegue i contatti con il CEA e l'industria francese per la progettazione della caldaia nucleare della centrale prototipo a sodio francese da 1.200 MWe, che costituisce il primo dei progetti Unipede.

Nel proseguimento di queste azioni la PMN ha continuato il rafforzamento del proprio organico di engineerig adeguandolo allo sviluppo delle proprie attività.

Anche nel 1971 l'azione del Gruppo nel settore nucleare si è svolta in un ambito di politica nucleare nazionale tuttora non definito.

Tra i fatti positivi, in merito, va rilevata l'avvenuta approvazione della legge di riforma del CNEN, che definisce la struttura e le funzioni di quell'Ente, e l'ulteriore conferma del CIPE delle delibere del 1968 relative alla ripartizione di compiti nell'ambito delle Partecipazioni statali che assegnano, come è noto, al nostro Gruppo la preminenza nella realizzazione delle centrali nucleari e all'ENI quella nelle operazioni relative al ciclo del combustibile nucleare.

Ancora un fatto positivo è dato dall'avvenuta costituzione del Gruppo di Lavoro CIPE per la politica industriale nucleare — analogamente a quanto fatto per l'elettromeccanica — con larga e diretta partecipazione delle industrie interessate, cui è affidato il compito di definire i programmi nucleari che abbiano origine da proposte dell'industria (programma di promozione), da finanziarsi secondo modalità da determinare (fondo di promozione), e da coordinare con i programmi del CNEN.

In linea generale si confida che le soluzioni e le proposte che scaturiranno dai lavori di entrambi questi gruppi consentano finalmente di affrontare con la dovuta concretezza e tempestività, e con il necessario realismo, quei problemi di razionalizzazione strutturale che la sempre più aspra concorrenza in atto sul piano internazionale propone da troppo tempo.

SETTORE MACCHINARIO INDUSTRIALE

In quanto segue sono fornite, sulla base degli elementi disponibili, alcune indicazioni relative ai rami di attività in cui operano aziende del Gruppo: macchine utensili, con SAIMP e FMI-Mecfond (rispettivamente, per le macchine medio leggere e le grandi presse), macchinario per la produzione di imballaggi metallici (FMI-Mecfond), macchinario e linee di finimento per siderurgia (CMI e FMI-Mecfond).

La produzione di macchine utensili in Italia (271 miliardi di lire nel 1970) ha raggiunto nel 1971, secondo l'UCIMU, un valore di 286 miliardi (tonn. 166.000 in peso), con un incremento in termini monetari del 5,5%. Le importazioni hanno superato i 99 miliardi (46.000 tonn. circa), con un aumento del 28,1%. Le esportazioni, pari ad oltre 115 miliardi (62.000 tonn.), hanno registrato una flessione del 3,3%.

Il consumo apparente, tenuto conto delle variazioni nelle scorte, è quindi risultato intorno ai 264 miliardi (144.000 tonn.), con un aumento del 17,5%; tale aumento, peraltro, è da attribuirsi in buona parte al citato, sensibile aumento delle importazioni (relativo — tra l'altro — a ordini emessi anche 12-18 mesi prima), mentre il più ridotto apporto della produzione interna ha riflesso la grave stasi degli investimenti.

L'esame dei dati relativi alla produzione mostra che per la prima volta, da diversi anni, questa ha segnato una diminuzione in peso rispetto al 1970 (— 2,3%). Anche le esportazioni hanno subito una contrazione che, neno significativa in valore, appare in peso assai sensibile (10,2%): al primo posto, come nostro principale mercato di sbocco, la Germania Federale, seguita da Francia, Jugoslavia (triplicati, rispetto all'anno precedente, i livelli delle vendite), Cina Popolare, Svizzera, Stati Uniti e Gran Bretagna, mentre le esportazioni verso l'URSS hanno subito una ulteriore contrazione.

Un commento a parte merita il rilevante aumento nel 1971 delle importazioni in valore, da attribuirsi ad una serie di fattori concomitanti: la persistente contrazione del potere d'acquisto della nostra moneta, la maggior incidenza di macchine più complesse e quindi a più alto valore unitario (quali quelle a controllo numerico), la rivalutazione del marco. A quest'ultimo riguardo, occorre ricordare che anche lo scorso anno la Germania Federale ha rappresentato la maggior fonte estera di approvvigionamento del mercato italiano (circa il 40% del totale); nell'ordine, troviamo poi gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, la Francia, la Svizzera e l'Unione Sovietica.



FMI Mecfond: scorcio di linea trattamento lamierino magnetico

Va infine segnalato, a riprova delle sempre più difficili possibilità concorrenziali delle nostre esportazioni, che il saldo attivo della bilancia commerciale del settore — in costante aumento fino al 1969 — ha proseguito nel 1971 la diminuzione iniziata l'anno precedente, registrando una ulteriore contrazione di circa il 60%.

Passando a considerare la produzione mondiale, praticamente invariata rispetto al 1970 (4.900 miliardi di lire) si constata notevoli modifiche nelle posizioni dei principali produttori: con un incremento del 27% la Germania è balzata al primo posto (1.138 miliardi), superando per la prima volta sia l'URSS (inseritasi al secondo posto con 725 miliardi), sia gli Stati Uniti, terminati in terza posizione a causa di una brusca flessione (— 33%); segue, ad una certa distanza, il Giappone (570 miliardi) che pure ha evidenziato una sensibile perdita di quota (— 17%).

Dal quadro sostanzialmente dimesso che ha caratterizzato il settore nel 1971, emergono alcune considerazioni di fondo; in primo luogo, risulta confermata — come si è detto — la battuta d'arresto negli investimenti e, conseguentemente, l'accresciuto divario tecnologico rispetto alle altre nazioni avanzate. Inoltre, le note incertezze del sistema economico nel suo complesso, cui si aggiunge la preoccupata attesa dei rinnovi contrattuali d'autunno, accrescono le perplessità circa le prospettive di un ramo produttivo già posto a dura prova dai gravi riflessi della persistente crisi congiunturale.

Non va infine dimenticato che i fenomeni di recessione economica diffusi nei maggiori paesi del mondo sono destinati a rendere, in avvenire, ancora più ardua la penetrazione delle macchine utensili italiane sulle aree straniere ed a favorire, per contro, una intensificata presenza sul nostro mercato dei beni strumentali in questione, prodotti dalla concorrenza.

Questa situazione, come già previsto, ha avuto pesanti conseguenze per la SAIMP, la cui produzione era finora destinata prevalentemente al mercato interno e che, come è noto, ha in corso di risoluzione notevoli problemi di ristrutturazione tecnica e commerciale.

Quanto alla FMI-Mecfond, le prospettive di lavoro nel campo delle grandi presse destano notevoli preoccupazioni per la stasi degli investimenti da parte dell'industria automobilistica internazionale, cui è diretta prevalentemente la produzione dell'Azienda, per il conseguente acuirsi della concorrenza da parte di altri Paesi produttori (particolarmente Giappone), ed anche sul piano nazionale.

Il settore del macchinario per imballaggi metallici ha risentito, nel corso del 1971, dei vincoli connessi alla stasi della domanda interna, a causa della scarsa propensione da parte dell'industria del ramo ad operare nuovi investimenti. Ciò malgrado, la produzione nazionale (13 miliardi di lire) ha registrato un incremento rispetto al 1970 di circa il 10% dovuto peraltro in buona parte al maggior onere dei costi e quindi dei prezzi.

Le esportazioni (7,5 miliardi secondo stime della associazione di categoria) hanno presentato una ulteriore flessione, stante la progressiva perdita di competitività connessa ai sempre maggiori oneri di costi ed alle conseguenti condizioni (prezzi e dilazioni di pagamento) cui il settore è vincolato ad offrire i propri prodotti.

Anche nel comparto delle macchine per scatolame della FMI-Mecfond, malgrado una sempre attiva azione commerciale sia in Italia che all'estero, la drastica contrazione della domanda, principalmente sul mercato interno, è fonte di vive preoccupazioni in ordine alle possibilità, a breve scadenza, di riportare il carico di lavoro a livelli di normalità.

Nel settore del macchinario siderurgico, è proseguita la qualificata attività della FMI-Mecfond e della C.M.I. nell'ambito delle linee di finitura nastri, nonché della stessa C.M.I. nei settori delle gru e dei carri siderurgici. I risultati in questo campo dipendono tuttavia, in larga misura, da circostanze esterne all'ambito di azione delle Aziende, essendo connessi all'andamento dei programmi siderurgici nazionali ed ai risultati che la Società impiantistica di Gruppo Italimpianti sarà in grado di conseguire sui mercati internazionali.

Come fatto presente in altre occasioni, non è agevole fornire un quadro esauriente di questa attività, che investono tutta una serie di settori industriali e la cui problematica è stata delineata nei suoi aspetti essenziali lo scorso anno. Tale problematica non ha subito sostanziali mutamenti. Sembra tuttavia opportuno ricordare alcuni dei più significativi successi conseguiti dalle nostre aziende — che occupano in questo campo una posizione di tutto rilievo — e dei maggiori programmi nelle quali esse sono impegnate.

Nel settore delle artiglierie, senza dubbio significativo è il fatto che anche la Marina degli Stati Uniti, dopo quelle di molti altri paesi, fra tutti i cannoni navali di piccolo calibro esistenti, abbia prescelto il cannone automatico OTO Melara da 76/62, realizzato in stretta cooperazione con i servizi della Marina Militare Italiana, per sottoporlo ad una prolungata serie di prove in vista dell'adozione.

Di qui la concessione, alla General Electric, della licenza di riproduzione del sistema d'arma, che rappresenta uno dei più importanti episodi di esportazione di tecnologie italiane.

Sempre in piena collaborazione con la nostra Marina è stato realizzato il nuovo complesso da 127, già adottato dalla Marina canadese e per il quale sono in corso trattative con gli altri paesi.

L'appoggio della Difesa ha reso inoltre possibile l'inserimento dell'OTO Melara nel settore degli armamenti missilistici con un sistema navale di propria concezione (TESEO-OTOMAT), ora in fase di messa a punto con altre aziende nazionali ed europee altamente qualificate, e che può considerarsi il più avanzato tra quelli in via di realizzazione.

Nel settore dei mezzi corazzati la Società ha avviato la troppo dilazionata commessa dei carri Leopard. L'OTO Melara potrà così ulteriormente affinare la lunga ed approfondita esperienza acquisita in questo campo che la pone oggi in grado di sviluppare un mezzo corazzato di propria concezione, capacità di cui speriamo si voglia tenere conto in relazione alle future esigenze delle nostre Forze Armate.

Tra i programmi allo studio ricordiamo quello per un cannone da 155 ruotato e semovente in collaborazione con la Gran Bretagna e la Germania, nel quale l'OTO Melara è la capo-commessa di parte italiana ed opera in stretta collaborazione con i servizi tecnici dell'esercito.

È infine in costruzione presso gli stabilimenti dell'OTO Melara, per conto della Società Alinavi, l'aliscafo da 60 t. di progettazione Boeing, che sarà armato con il cannone da 76/62 e con il missile OTOMAT.

Per quanto riguarda il settore aeronautico, già trattato nell'apposita sezione, ci limitiamo qui a ricordare il programma MRCA cui partecipano l'Aeritalia e l'Alfa Romeo.

Quanto sopra esposto mette in evidenza che i risultati conseguiti dalle nostre aziende sono stati resi possibili dall'appoggio e dalla collaborazione delle Forze Armate, che hanno dimostrato di avere piena fiducia nelle capacità esecutive e produttive delle industrie nazionali.

Questo coordinamento costituisce oggi l'elemento essenziale e determinante per assicurare alla Difesa la pronta e capace collaborazione dell'industria e, per contro, all'industria adeguate possibilità di sviluppo e di affermazione, con tutti i conseguenti benefici di ordine commerciale, economico e anche di ricaduta tecnologica in molti altri settori di attività.

A questo proposito sono molto significativi gli esempi che, anche senza voler arrivare al caso limite degli Stati Uniti, ci vengono dagli altri Paesi europei, nei quali gli aspetti relativi al coordinamento tra Difesa ed industria, specie a livello di programmazione, sono particolarmente sentiti e curati. Basti ricordare il caso della Francia, con la Délégation Ministérielle pour l'Armement, e della Germania Federale, con i suoi organismi permanenti di coordinamento e di collegamento in seno al Ministero della Difesa.

Vogliamo pertanto formulare il vivo augurio che la collaborazione in atto tra Difesa e industria venga sempre più estesa alla fase della programmazione dei fabbisogni della Difesa a medio-lungo termine. Resta poi la necessità che, in sede legislativa e amministrativa, vengano messi in opera tutti gli accorgimenti necessari per assicurare i finanziamenti, accelerare la definizione dei contratti e curarne la regolare e continua attuazione.



LIA
Leonardo Innovation Architects

OTO MELARA: carro armato Leopard in azione

Problemi relativi all'attività commerciale all'estero

Data la fondamentale importanza della componente estera nel quadro globale del sistema economico nazionale e del settore meccanico in particolare, importanza che nella presente delicata fase congiunturale ha assunto aspetti condizionanti, sembra opportuno trattare quest'anno con maggior diffusione del consueto i problemi che caratterizzano il quadro d'insieme nel quale si svolge l'attività commerciale all'estero delle nostre aziende.

Tale quadro non è purtroppo migliorato rispetto a quanto segnalato nella relazione dello scorso anno. Il problema, a nostro parere, sta anzi assumendo un carattere di crescente gravità, specie per quanto riguarda il settore dei beni strumentali, che si trova a dover fronteggiare gli effetti della sempre maggiore integrazione europea, una più massiccia pressione da parte di colossi industriali quali USA e Giappone ed infine la crescente concorrenza dei Paesi ad economia socialista.

Il progredire del Mercato Comune ed il suo allargamento alla Gran Bretagna e ad altri Paesi, che possiedono aziende industriali affermate da tempo ed altamente specializzate, aumenteranno verosimilmente la tendenza al raggruppamento industriale in unità di dimensioni sovranazionali; e non vi è dubbio che queste unioni si realizzeranno intorno alle organizzazioni più forti: il passaggio a gruppi stranieri di aziende italiane, avvenuto in questi ultimi tempi, è un chiaro segno indicativo al riguardo. Qualora non venissero prese tempestivamente misure adeguate, ci si potrebbe trovare di fronte all'alternativa tra l'assorbimento ed il progressivo declassamento di fronte a concorrenti di possibilità considerevolmente superiori.

L'importanza che — in tali condizioni — la possibilità di conservare e possibilmente di ampliare le proprie posizioni sui mercati esteri riveste per le nostre industrie, risulta evidente dalla considerazione dei seguenti pochi dati essenziali.

Il valore della produzione dell'industria meccanica italiana è attualmente valutabile intorno ai 6.000 miliardi di lire, le relative esportazioni sui 4.000 e le importazioni sui 2.300. Ne risulta quindi un consumo apparente dell'ordine dei 4.000-4.500 miliardi di lire, cioè un mercato interno di dimensioni molto limitate in confronto agli altri principali Paesi dell'Europa Occidentale, e la conseguente necessità di trovare uno sbocco all'estero per la maggior parte della nostra produzione del settore.

Una sommaria analisi delle nostre esportazioni meccaniche mostra d'altra parte che il contributo dei beni strumentali veri e propri e delle produzioni a più elevato contenuto tecnologico resta al di sotto del 25% del totale, e che in questo campo il volume delle importazioni è superiore a quello delle esportazioni.

Pertanto la posizione della nostra industria meccanica, che attualmente esporta nel suo complesso quasi i 2/3 della sua produzione, appare più debole proprio in quei settori che devono essere considerati di maggior importanza strategica per una moderna economia industriale.

In conclusione, dovendosi ovviamente escludere la possibilità di un ritorno ad un mercato chiuso e protetto, le nostre aziende dovranno esportare sempre di più per ragioni di vera e propria sopravvivenza e quindi mettersi in grado di rafforzare la propria posizione competitiva, specie per quanto riguarda i prodotti di maggior contenuto tecnologico e più ricchi dal punto di vista dei ricavi, che sono gli unici capaci di assicurare nel tempo il mantenimento delle posizioni di vantaggio comparato dei Paesi più industrializzati.

Infatti, negli altri settori risulterà sempre più attiva la concorrenza dei Paesi a recente industrializzazione (a economia socialista o comunque in via di sviluppo avanzato, come Spagna, Jugoslavia, Brasile, Argentina, ecc.), i quali tendono naturalmente in una prima fase ad occupare le posizioni di minore impegno e difficoltà, con una politica di prezzi basata su criteri extra economici oppure su notevoli aiuti statali, o livelli di costi, specie di manodopera, non ancora paragonabili con quelli dei Paesi più industrializzati.

È pertanto nei settori dei beni di elevato contenuto tecnologico che la nostra industria deve ricercare gli sviluppi che, come visto, appaiono indispensabili. D'altro canto, tali sviluppi presuppongono che anche in Italia, analogamente a quanto avviene nei grandi Paesi concorrenti, venga assicurato all'industria un adeguato supporto da parte dello Stato anche per quanto concerne le esportazioni, in modo da porre le nostre aziende su un piano di effettiva parità rispetto ai concorrenti stranieri.

Di fronte a fatti così evidenti non si può non rilevare come le industrie italiane continuino a trovarsi in condizioni di inferiorità in materia di sostegni governativi a favore dell'esportazione. La costante incertezza circa le possibilità di assicurazione e di finanziamento, la cronica insufficienza di fondi a medio credito, la mancata applicazione dell'assicurazione sulle variazioni di costo e per i rischi commerciali, la mancanza di una copertura per i rischi di cambio e sugli investimenti, le difficoltà di applicazione del sistema dei crediti all'esportazione, dei previsti rimborsi di oneri fiscali e doganali, l'abnorme incidenza degli oneri sociali e, in genere, la complessità e i lunghi tempi che caratterizzano le procedure, sono tutti elementi fin troppo noti e dibattuti. Queste considerazioni divengono tanto più preoccupanti di fronte al dinamismo ed alla tempestività di decisione di cui hanno dato recentemente prova altri Paesi nostri concorrenti sui mercati di esportazioni.

Si consideri, ad esempio, che dopo la recente svalutazione del dollaro, Francia e Germania hanno in pochi mesi rimesso in vigore o instaurato un sistema di assicurazione dei rischi di cambio; in Italia il problema è ancora sotto esame e sta incontrando notevoli difficoltà.

Inoltre, di fronte alla constatazione che gli investimenti all'estero costituiscono spesso una prenessa indispensabile per conservare un mercato (joint ventures, collaborazioni industriali e simili sostituiscono sempre più la semplice licenza), quasi tutti i principali Paesi industriali hanno instaurato o stanno programmando una forma di assicurazione degli investimenti stessi; non risulta che la questione sia concretamente allo studio in Italia.

Per contro si deve constatare che nel nostro Paese anche alcune provvidenze previste dalla legislazione vigente, che potrebbero attenuare in una qualche misura le difficoltà delle aziende nazionali, risultano all'atto pratico inefficienti. Così, ad esempio, l'assicurazione delle variazioni di costo e dei rischi commerciali, prevista dalla legge 131, continua a non trovare applicazione a causa delle modalità stabilite dal Regolamento, che rendono estremamente limitati i relativi benefici.

Vi è infine un ultimo aspetto che riteniamo opportuno sottoporre all'attenzione delle competenti Autorità: ci riferiamo alla importanza dell'apporto che potrebbe dare al consolidamento della nostra capacità concorrenziale sui mercati esteri lo sviluppo di una coerente azione di appoggio, ispirata ad una visione globale che tenga il massimo conto degli interessi economici e commerciali del Paese.

È infatti difficile concepire come le aziende italiane possano gareggiare senza un adeguato sostegno, per contendere importanti forniture agli efficientissimi collegamenti tra industrie e pubblici poteri negli altri paesi industriali, senza distinzione di sistema politico ed economico, i quali — si tratti di Germania Occidentale, Francia, Inghilterra, Giappone e Stati Uniti, oppure di Unione Sovietica, Cecoslovacchia, ecc. — fanno a gara per conquistare nuove posizioni su tutti i mercati, ivi compresi quelli dei paesi nei confronti dei quali esistono spiccate divergenze ideologiche e politiche.

Problemi generali e linee di azione della Finmeccanica

MODIFICHE STRUTTURALI

Al 30 giugno 1972 le aziende industriali nelle quali la Finmeccanica partecipava direttamente o indirettamente erano 28 con 44 stabilimenti di produzione; alla stessa data la Finmeccanica deteneva inoltre 74 partecipazioni dirette o indirette in società diverse.

Tra le principali variazioni strutturali verificatesi, ed in parte già preannunciate nella nostra precedente relazione, segnaliamo:

- il perfezionamento dell'operazione di concentrazione Aeritalia;
- la delibera di fusione della Società Te.Co.M.U. con la SAIMP;
- la fusione delle società commerciali Filotecnica Salmoiraghi Oftalmica e Officine Galileo di Marghera nella Società madre I.O.R.;
- la costituzione della SIMEP, che dovrà realizzare in Arzignano il nuovo stabilimento elettromeccanico per la produzione di motori elettrici ed elettropompe di serie;
- la cessione, secondo gli accordi, al gruppo EFIM della partecipazione SOFER;
- la messa in liquidazione delle società OCREN, ALCE e Costruzioni Elettromeccaniche, i cui complessi aziendali erano stati concentrati nell'Italtrafo.

AZIONI DI COORDINAMENTO

I sopra ricordati mutamenti strutturali sono rappresentativi dell'impegno della Finanziaria a proseguire nelle azioni di razionalizzazione e di ricerca, per i settori di preminente interesse, di dimensioni competitive almeno a livello europeo.

Gli sviluppi essenziali di queste azioni sono già stati illustrati nei precedenti paragrafi.

Essi riguardano specialmente il settore delle costruzioni aeronautiche (conclusione delle operazioni di concentrazione Aeritalia, definizione ed avvio dei programmi della stessa ed in particolare di quelli connessi all'accordo di collaborazione con la Boeing) e quello termoelettromeccanico, da considerare egualmente settore di punta del Gruppo, anche per la posizione di preminenza delle aziende

in esso operanti (attuazione dei programmi di razionalizzazione e specializzazione delle diverse unità produttive dopo la formalizzazione dell'operazione Italtrafo, completamento degli studi per realizzare l'inserimento nel Gruppo delle attività ex Pellizzari senza creare turbative agli anzidetti programmi, definizione della nuova iniziativa che verrà realizzata in Arzignano per la produzione di elettromotori ed elettropompe di serie, avvio della concreta attuazione dell'iniziativa stessa).

AGGIORNAMENTO E POTENZIAMENTO DEI MEZZI DI PRODUZIONE E DELLE STRUTTURE AZIENDALI

Gli investimenti effettuati nel 1971 ammontano a circa 184 miliardi, con un notevole aumento (circa 55 miliardi) nei confronti del precedente esercizio, in funzione essenzialmente dei cospicui programmi del settore automobilistico, che ha rappresentato l'84% del totale.

In particolare l'Alfa Romeo ha effettuato ad Arese investimenti per circa 43 miliardi, riguardanti l'ampliamento delle Sezioni Stampaggio e Assemblaggio, Verniciatura, Abbigliamento e Montaggio finale, il potenziamento della Fonderia leghe leggere e della Fucinataura, l'installazione di macchine operatrici e impianti specifici per le nuove produzioni e l'avanzamento dei lavori di costruzione del nuovo centro Direzionale.

Per l'Alfa Sud sono stati investiti 108 miliardi, avviando così, secondo i programmi, gli impianti fondamentali, mentre purtroppo risultano in ritardo rispetto al previsto le infrastrutture esterne (non di pertinenza dell'Azienda), soprattutto quelle varie attraverso le quali deve svolgersi l'afflusso delle materie prime ed il deflusso dei prodotti finiti.

Quanto alle altre aziende, per la loro entità vanno citati in primo luogo gli investimenti della Ansaldo Meccanico Nucleare, che ha proseguito nel programma di adeguamento dei propri mezzi produttivi, in particolare della grande meccanica, e quelli della FAG, anch'essa in fase di potenziamento.

Investimenti di rilievo, anche se di minor valore assoluto rispetto a quelli citati in precedenza, hanno effettuato anche la WAGI SPA che ha iniziato la realizzazione della nuova unità produttiva Grove di Voghera, destinata a produrre valvole a sfera, e la Italttractor Sud che, con l'arrivo e la messa in funzione di alcuni importanti macchinari chiave, ha praticamente completato lo stabilimento di Potenza. In concomitanza con l'aggiornamento ed il potenziamento dei mezzi di lavoro è proseguita l'azione della Finanziaria per promuovere l'aggiornamento tecnico-economico dei prodotti, il miglioramento dei criteri e degli schemi organizzativi, dei sistemi di conduzione e controllo di gestione, aspetti questi che rivestono tutti la massima importanza, specie in periodi di difficile congiuntura come l'attuale.

Andamento commerciale e produttivo

Come risulta dai dati complessivi riportati nelle tabelle riepilogative, il valore degli ordini assunti dalle aziende del Gruppo nel corso del 1971 ha raggiunto i 665 miliardi, mentre il fatturato ha sfiorato i 610.

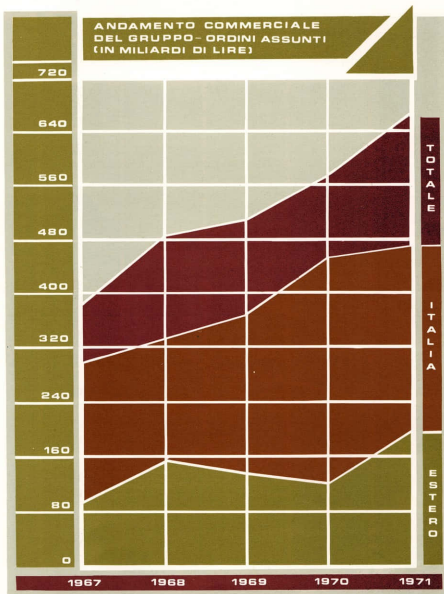
Ai fini del confronto con l'anno precedente, occorre considerare che i dati del settore aerospaziale non sono omogenei per i due anni in considerazione, in quanto per il 1970 non comprendono quelli riguardanti gli stabilimenti aeronautici ex FIAT concentrati nell'Aeritalia all'inizio del 1971.

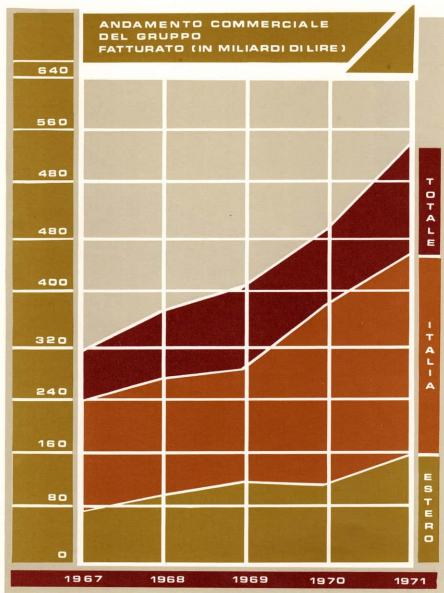
Prescindendo pertanto, nel confronto, dal settore aerospaziale, l'incremento degli ordini per tutti gli altri settori è stato di 24 miliardi (+ 4%), mentre quello corrispondente per il fatturato è di miliardi 72 (+ 15%).

Nel complesso i risultati conseguiti, naturalmente tenendo ben presente il quadro economico nel quale le aziende del Gruppo si sono venute a trovare, ed i cui effetti sono stati ampiamente illustrati in precedenza, appaiono sostanzialmente positivi. Particolarmente significativo l'incremento degli ordini esteri che — a fronte delle difficoltà di carattere generale di cui si è detto — testimonia sia il forte impegno delle aziende, che hanno cercato di compensare la carenza di domanda interna con una maggiore presenza sui mercati internazionali, sia il contenuto tecnologico delle produzioni, che ancora consente apprezzabili affermazioni, nonostante la ridotta competitività a seguito della continua lievitazione dei costi e delle note difficoltà ambientali.

Nel primo semestre dell'anno in corso il quadro economico generale conferma purtroppo le tendenze delineatesi nel 1971; conseguentemente l'andamento commerciale delle aziende comincia a risentire delle crescenti difficoltà a mantenere un ritmo normale nelle acquisizioni; in effetti solo una ripresa in termini abbastanza ravvicinati potrà scongiurare il pericolo di un depauperamento del carico di ordini, al di sotto di quel minimo necessario per un regolare svolgimento dei processi produttivi, come già purtroppo si può rilevare in quelle imprese più strettamente collegate agli investimenti industriali e con cicli produttivi di più breve durata.

L'esame dei singoli settori merceologici propone all'attenzione l'incremento realizzato nel comparto automotoristico, ove l'Alfa Romeo, sebbene l'attività produttiva sia stata compromessa per il terzo anno consecutivo da gravi agitazioni sindacali, che hanno impedito di soddisfare totalmente la domanda sia interna che estera, ha consuntivato un incremento di 37 miliardi; in particolare il numero delle autovetture vendute è salito dalle 105.900 del 1970 alle 122.600 del 1971 con





un incremento più marcato nelle esportazioni (+ 31 %) e meno elevato sul mercato interno (+ 8 %) ma pur sempre superiore a quello delle immatricolazioni nazionali nel loro insieme (+ 5 %).

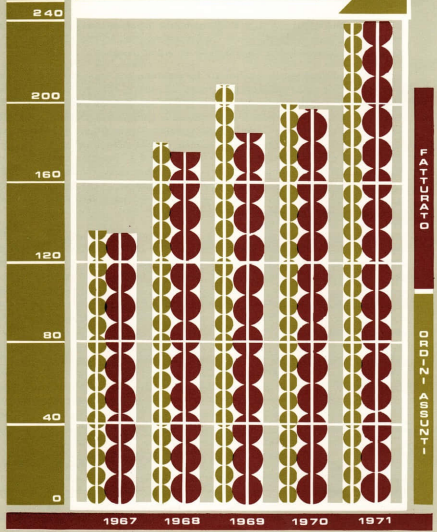
L'andamento del 1° semestre conferma la tendenza del 1971 segnando un incremento di 38 miliardi in valore e di circa il 6 % in numero di autovetture; peraltro gli scioperi dei primi mesi dell'anno hanno comportato notevoli rallentamenti nella produzione e fatturazione, con un accumulo di ordini inevasi.

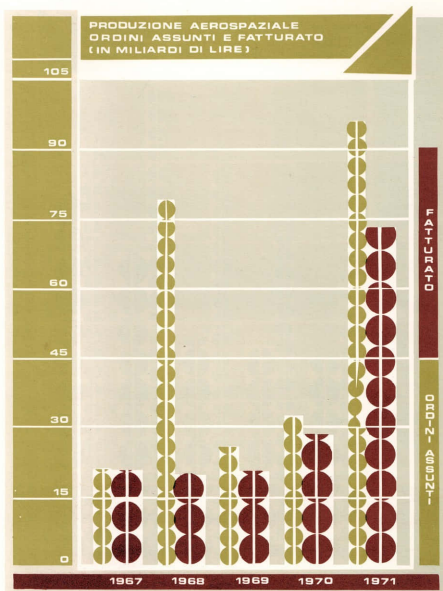
Il settore termoelettromeccaniconucleare ha registrato una certa flessione rispetto al 1970 (flessione ancor più marcata nei primi sei mesi del corrente esercizio), come conseguenza del ristagno dei programmi ENEL, connesso alle note difficoltà di localizzazione che hanno determinato, secondo le dichiarazioni dell'Ente stesso, il rinvio di investimenti che — per quanto riguarda il macchinario di generazione e trasformazione — riteniamo di poter stimare in oltre 300 miliardi di lire. Soddisfacente, per contro, l'andamento del fatturato che è risultato superiore di 21 miliardi al 1970, nonostante la notevole conflittualità sindacale che ha pesantemente condizionato le due principali aziende del settore, il che tende a confermare l'efficienza produttiva raggiunta, favorita d'altra parte dal buon carico di lavoro conseguito dalle aziende nei passati esercizi.

Il comparto impianti industriali e delle altre aziende operanti nel campo della meccanica varia ha registrato nel suo complesso un certo incremento, per quanto riguarda sia le acquisizioni, sia il fatturato. L'andamento degli ordini discende peraltro da variazioni di segno opposto, positive per le aziende di meccanica varia e negative per quelle di impianti industriali, che hanno visto una caduta notevole della domanda, caduta che si è quasi verticalizzata nel primo semestre dell'anno in corso, e che desta gravi preoccupazioni per l'immediato futuro produttivo delle aziende operanti in questo settore. Questo stato di cose trova origine nella situazione in atto sul mercato dei beni strumentali, oltre che nelle sempre maggiori difficoltà concorrenziali sui mercati esteri, sia per la minor competitività in termini di prezzi e di consegne, sia — nello specifico settore delle presse di interesse FMI-Mecfond — per una più attiva presenza dei costruttori americani che hanno iniziato una politica di penetrazione diretta sui mercati europei. Pesante la situazione SAIMP per la quale lo sfavorevole andamento congiunturale si è verificato in un momento molto delicato per l'azienda, che stava attuando un programma di riorganizzazione commerciale e di potenziamento dei mezzi produttivi.

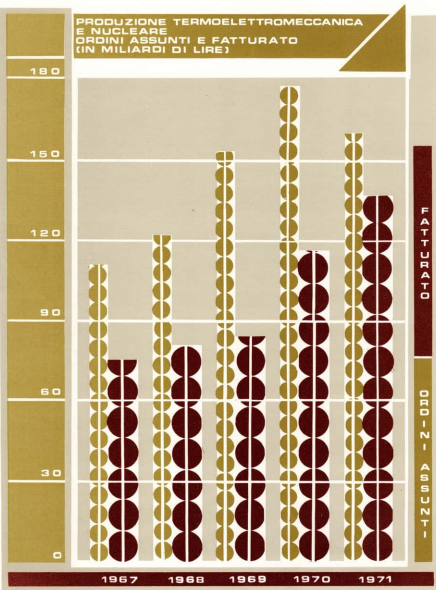
Nel settore della meccanica varia, particolare rilievo assume l'incremento di ordini della WAGISPA in funzione essenzialmente della grossa commessa di valvole a sfera su licenza Grove per l'Unione Sovietica (16 miliardi), oltre che l'andamento della San Giorgio Elettrodomestici (+ 19 %) ancora più significativo ove si consideri il già rilevante incremento ottenuto nel 1970; a tale proposito è da sottolineare come l'azienda, grazie agli accordi stipulati con terzi e ad una politica commerciale

PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA
ORDINI ASSUNTI E FATTURATO
(IN MILIARDI DI LIRE)





PRODUZIONE TERMoelettromeccanica
E NUCLEARE
ORDINI ASSUNTI E FATTURATO
(IN MILIARDI DI LIRE)



di sempre maggiore penetrazione, abbia incrementato di circa il 50% il volume delle vendite negli ultimi due anni.

Relativamente al primo semestre dell'anno in corso le aziende di meccanica varia, ove si enuclei, data la sua eccezionalità, la citata commessa russa acquisita nel 1971 dalla WAGISPA, hanno segnato un ulteriore incremento, concentrato ancora nella S.G.E., nonché nell'Aerimpianti.

Quanto al settore aerospaziale, per il quale i dati, come detto, non sono confrontabili, in quanto le cifre relative al 1970 e al primo semestre 1971 non comprendono quote di pertinenza delle unità ex FIAT, la recente assegnazione della fornitura di aerei del tipo G 222 all'Aeronautica Militare costituisce una prima affermazione dell'Aeritalia ed una base per gli sviluppi previsti per l'iniziativa.

Problemi del lavoro

L'occupazione complessiva del Gruppo ha raggiunto a fine 1971 il livello di 67.089 unità con un incremento rispetto alla situazione di fine 1970 pari a circa 8.000 dipendenti (+ 13,6%).

L'espansione ha interessato in massima parte il settore automotoristico che da solo ha fatto registrare un aumento corrispondente al 79,2% del totale consuntivato da tutte le aziende del Gruppo; incrementi di un certo rilievo si sono avuti, inoltre, anche per i settori aerospaziale (+ 619 unità) ed elettromeccanico (+ 636 unità).

Le restanti aziende hanno mantenuto pressoché costanti i propri organici.

Lo sviluppo dell'occupazione è continuato anche nel 1972; nel primo semestre si sono aggiunte, infatti, oltre 3.090 unità, per cui il Gruppo ha raggiunto la forza complessiva di 70.180 dipendenti circa.

Il fabbisogno complessivo di nuovo personale, per incrementi di organico e per sostituzione, è stato nel 1971 di 12.600 unità, con un indice di mobilità del 26,7% inferiore a quello del 1970 (29%) per il minor tasso di uscita conseguente alla minore fluidità del mercato del lavoro.

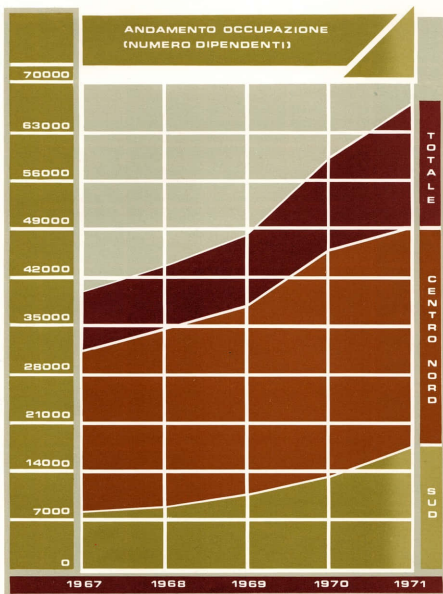
Nel 1971 è stato dato un notevole impulso alle attività di formazione; quelle relative ai quadri, svolte prevalentemente utilizzando le iniziative IFAP, sono risultate superiori del 13,5% al 1970, mentre si sono sensibilmente incrementate anche quelle per il personale tecnico, addestrato in massima parte con la collaborazione dell'ANCIFAP (+ 95%).

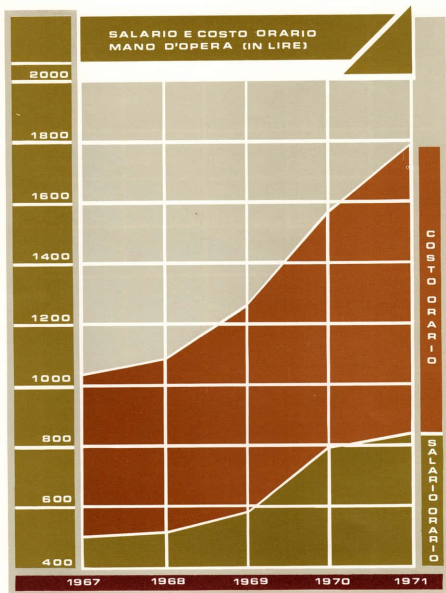
Le iniziative per il preinserimento, perfezionamento e riqualficazione della mano d'opera svolte presso i diversi CIFAP hanno interessato complessivamente 2.040 unità (1.416 nel 1970).

Il tasso medio di mancata prestazione pro capite per malattia, infortuni e scioperi, limitatamente alla mano d'opera, è stato, nel 1971, pari al 15,1% con un notevole peggioramento rispetto al 1970.

Suddiviso per principali componenti, detto indice riguarda per il 9,5% la malattia; l'1,2% gli infortuni ed il 4,4% gli scioperi.

Il peggioramento di maggior rilievo si riscontra alla voce « assenteismo per malattia » (dal 6,5% del 1970 al 9,5% del 1971) come diretta conseguenza soprattutto del riconoscimento del trattamento retributivo completo previsto dal Contratto di Lavoro e di quanto previsto in materia di controlli dalla vigente legislazione.





Nel corso del 1971 sono state perdute complessivamente per scioperi 3.127.019 ore, di cui 2.601.055 per vertenze aziendali e 525.963 per scioperi di solidarietà o per problemi di carattere generale; notevole risulta l'incidenza, su detto totale, delle aziende genovesi AMN, ASGEN e CMI (1.139.127 ore pari al 36,44%) per la lunga vertenza sindacale conclusasi il 14-1-1972 con l'accordo ministeriale sull'inquadramento unico operai-impiegati.

Nel primo semestre del 1972 si è avuto un inizio molto acuto per le vertenze riguardanti l'Alfa Romeo, l'Italtrafo, l'OTO Melara ed altre aziende. Sono andate perdute altre 1.409.710 ore, delle quali 1.328.010 per vertenze aziendali e 81.700 per scioperi a carattere nazionale o di solidarietà.

Anche nel periodo in esame si sono spesso verificate forme illecite di agitazioni (che sono state fermamente denunciate dalle aziende), mentre in alcuni casi si è giunti anche ad impedire ai dirigenti l'accesso agli stabilimenti.

Il costo del personale ha registrato nel 1971 un aumento medio del 12,7% (15% per gli operai e 9% per gli impiegati); alla formazione di detto incremento hanno concorso i seguenti fattori:

- scatto di 9 punti dell'indennità di contingenza;
- riduzione dell'orario settimanale di lavoro per gli operai (un'ora);
- quarto scatto di anzianità per gli operai;
- aumento del massimale degli assegni familiari;
- contrattazione a livello aziendale che per l'anno in esame ha comportato oneri per circa 3,7 miliardi (5,5 per l'anno successivo).

Le previsioni relative all'incremento del costo del lavoro per l'anno 1972 stanno subendo sensibili variazioni per l'azione sindacale che ha comportato la presentazione di « piattaforme rivendicative » e la conseguente realizzazione di accordi sensibilmente onerosi.

In effetti i sindacati hanno inteso anticipare, con l'azione sviluppata in alcune fra le aziende più importanti del Gruppo, le richieste che verranno avanzate in sede di rinnovo del Contratto di Lavoro, quali l'inquadramento unico operai-impiegati, con l'obiettivo della perequazione nel tempo del trattamento degli operai con quello previsto per gli impiegati; a questo si aggiunge la tendenza ad eliminare le qualifiche più basse, con la richiesta di una nuova parametrizzazione dei livelli retributivi che il sindacato intende controllare soprattutto per quanto concerne la retribuzione di fatto (superminimi).

Anche per il cottimo è pressante l'azione dei sindacati per il superamento dello stesso, svincolando così la retribuzione da ogni connessione con la qualità e la quantità del prodotto; su questo punto si è arrivati a concedere delle garanzie di

guadagno più elevate di quelle contrattuali, attraverso la concessione di « zoccoli iniziali ».

Nel complesso, gli accordi realizzati fino al luglio 1972 in tutte le aziende del Gruppo, esclusi quelli di Genova che sono stati calcolati nel 1971, hanno già comportato un costo addizionale di 9,2 miliardi.

Tra gli altri oneri previsti dal vigente Contratto di Lavoro per il 1972 sono da indicare:

- un'ora di riduzione dell'orario di lavoro dal 1° gennaio;
- un'ora e mezzo di riduzione dell'orario di lavoro dal 1° dicembre 1972 per il settore meccanica varia;
- un'ora di riduzione dell'orario di lavoro dal 1° dicembre 1972 per il settore elettromeccanico.

Inoltre è da considerare che l'indennità di contingenza era già aumentata, ad agosto, di ben 8 punti.

Andamento economico

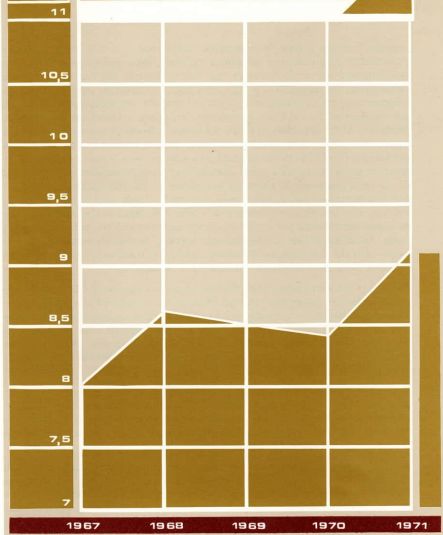
Anche il nostro gruppo ha ovviamente risentito nel 1971 delle molteplici cause perturbatrici della situazione economica nazionale, che è andata progressivamente deteriorandosi nel corso dell'anno. Sui fattori generali che hanno determinato l'insorgere di tali situazioni ci si è già soffermati in precedenza; preme soltanto sottolineare come si sia venuta sempre più accentuando una fondamentale tendenza già manifestatasi fin dal 1969: la continua lievitazione dei costi dei diversi fattori produttivi, ed in particolare di quelli del lavoro, a fronte di una stasi o meglio di una caduta della produttività del lavoro stesso. Ne è derivata una notevole riduzione dei margini di redditività dei prodotti, che solo in parte è stato possibile salvaguardare grazie ai continui sforzi aziendali per il miglioramento ed affinamento dei processi produttivi. È altresì da evidenziare — per una migliore valutazione dell'andamento economico del Gruppo — come le società nella loro quasi totalità abbiano stanziato gli ammortamenti sulla base delle massime aliquote fiscali, senza alcuna decurtazione per il ridotto utilizzo degli impianti nel corso dell'anno, a causa dell'accentuazione dell'assenteismo operaio, dell'elevata conflittualità sindacale oltre che dell'emergere, per alcune aziende, di deficienze di carico di lavoro derivanti dalla già tratteggiata situazione del mercato dei beni di investimento.

Nel settore automotoristico, l'Alfa Romeo è riuscita a mantenere i risultati del precedente esercizio, grazie alle continue affermazioni tecniche ed alla solida qualificazione acquisita presso una clientela in costante aumento sia sul mercato nazionale sia su quello estero; e ciò nonostante gli effetti negativi della lunga vertenza sindacale, particolarmente gravi in un settore così vulnerabile alle interruzioni produttive, che hanno impedito all'azienda di soddisfare interamente la domanda della clientela.

Migliorato l'andamento del settore termoelettromeccanico e nucleare che ha cominciato a risentire dei benefici effetti dei più volte citati programmi di ristrutturazione e specializzazione. E ciò, nonostante il disagio produttivo, protrattosi quasi per l'intero esercizio, determinato dalle prolungate agitazioni che hanno interessato le due maggiori aziende del settore.

Risultati tuttora deficitari, anche se meno negativi, sono stati consuntivati dalle aziende produttrici di macchinari e impianti industriali, che hanno potuto ancora fruire di un consistente carico di ordini; preoccupanti appaiono, peraltro, le prospettive a breve termine, alla luce delle scarse e poco remunerative acquisizioni degli ultimi mesi del 1971 e del primo semestre 1972, in conseguenza diretta della grave stasi di mercato del macchinario e degli impianti industriali, oltre che, come

**FATTURATO PRO-CAPITE NELLE
AZIENDE DEL GRUPPO
(IN MILIONI DI LIRE)**



già accennato, della sempre più attiva concorrenza sui mercati internazionali. La crisi trova riscontro nel pesante andamento della SAIMP che già nel 1971, dato il più breve ciclo della sua produzione, ha avvertito più rapidamente i pesanti effetti della depressione congiunturale, innestatasi per di più — come accennato — su una realtà aziendale in fase di ristrutturazione commerciale e produttiva.

Le aziende con attività varia, operanti in settori di mercato estremamente sensibili alle variazioni della situazione economica generale, hanno visto in molti casi deteriorarsi i propri risultati, anche per le caratteristiche proprie delle produzioni, che non consentivano la garanzia di un volume di ordini da espletare, acquisiti nei precedenti esercizi. Così alcune società hanno visto peggiorare i propri risultati; fra di esse, le Fonderie Prà che, dopo una serie ininterrotta di esercizi positivi, hanno subito le conseguenze della stasi edilizia; la ITM, la cui attività è legata fondamentalmente al settore trattoristico che ha subito anch'esso una grave recessione; l'OTO Melara, dal canto suo, ha risentito della mancata saldatura fra vecchie e nuove commesse, conseguente ai ritardi nell'assegnazione della fornitura Leopard, solo recentemente formalizzata.

Migliorati, invece, anche se ancora negativi, i risultati dell'Aerimpianti, della Safog, e della San Giorgio Elettrodomestici, e sempre soddisfacente l'utile consuntivato dalla WAGISPA.

In campo aerospaziale, il primo esercizio della nuova società Aeritalia si è chiuso con un risultato sfavorevole, peraltro scontato per le previste difficoltà contingenti, connesse all'avviamento della nuova struttura.

**FATTURATO E ORDINI ASSUNTI DELLE AZIENDE DEL GRUPPO FINMECCANICA
PER SETTORI MERCEOLOGICI NEGLI ANNI 1970-1971 E 1° SEMESTRE 1971-1972**

	FATTURATO				ORDINI ASSUNTI			
	1970	1971	1971 1° semestre	1972 1° semestre	1970	1971 1° semestre	1971 1° semestre	1972 1° semestre
ITALIA								
Automobilistiche	128.185	145.430	79.944	84.693	130.935	144.198	80.704	102.430
Aerospaziali	23.944 *	51.784	12.539 *	27.636	20.968 *	67.922	9.820 *	42.368
Termoelettromecc. e nucleari	103.225	118.739	54.338	70.516	165.318	137.973	58.663	44.593
Altre meccaniche e impianti industriali	124.107	136.960	68.697	77.141	132.667	123.909	59.838	68.777
TOTALE	379.461	452.913	215.518	259.986	449.888	474.002	209.025	258.168

ESTERO

Automobilistiche	67.960	91.753	42.767	47.420	68.738	92.794	42.876	59.412
Aerospaziali	3.470 *	19.892	2.991 *	19.867	10.872 *	28.317	3.390 *	10.226
Termoelettromecc. e nucleari	14.437	19.606	6.587	13.395	12.111	23.143	14.749	13.137
Altre meccaniche e impianti industriali	27.376	25.352	12.462	20.756	34.470	46.467	33.168	20.923
TOTALE	113.243	156.603	64.807	101.438	126.191	190.721	94.183	103.698

TOTALE

Automobilistiche	196.145	237.183	122.711	132.113	199.673	236.992	123.580	161.842
Aerospaziali	27.414 *	71.676	15.530 *	47.503	31.840 *	96.239	13.210 *	52.594
Termoelettromecc. e nucleari	117.662	138.345	60.925	83.911	177.429	161.116	73.412	57.730
Altre meccaniche e impianti industriali	151.483	162.312	81.159	97.897	167.137	170.376	93.006	89.700
TOTALE	492.704	609.516	280.325	361.424	576.079	664.723	303.208	361.866

N.B. - I dati sono allineati al 30-6-1972.

* - Esclusa unità ex FIAT

Illustrazione del bilancio

Signori Azionisti,

il bilancio al 30-6-1972 che sottoponiamo alla Vostra approvazione si compendia nelle seguenti cifre:

totale dell'attivo (esclusi i conti d'ordine)	L. 201.776.833.168
totale del passivo (esclusi i conti d'ordine)	» 82.952.842.173
netto patrimoniale	<u>L. 118.823.990.995</u>

composto come segue:

capitale sociale	L. 150.000.000.000
riserva ordinaria	» 22.090.315
	<u>L. 150.022.090.315</u>

perdite esercizi precedenti riportate a nuovo	L. 23.390.321.297	
perdita dell'esercizio 1971/1972	» 7.807.778.023	
	<u></u>	L. 31.198.099.320
netto patrimoniale		<u>L. 118.823.990.995</u>

Come è consuetudine, ai fini di una migliore comprensione dei dati e del commento agli stessi, che esponiamo qui di seguito, oltre al bilancio della Vostra Società, alleghiamo anche la situazione dei conti al 30 giugno 1972 della collegata MECFIN - Meccanica Finanziaria S.p.A. ed il consolidato dei due documenti.

Conto patrimoniale

ATTIVO

Banche ed Istituti Finanziari

L'importo riguarda quasi esclusivamente la Vostra Società, per la quale l'incremento di Lmil. 123 deriva da maggiori fondi in via di trasferimento.

Partecipazioni

L'incremento, nel bilancio della Vostra Società, del valore al 30 giugno 1972 rispetto al 30 giugno 1971 pari a Lmil. 24.710, deriva da variazioni in aumento per Lmil. 43.909 e variazioni in diminuzione per Lmil. 19.199. Delle suddette variazioni si forniscono qui di seguito i dettagli:

1. Variazioni in aumento

a) nuove sottoscrizioni:

Aeritalia	n.	2.475.000	azioni da nom.	L.	10.000	Lmil.	24.750
Alfa Sud	n.	200.000	azioni da nom.	L.	10.000	»	2.000
Ansaldo Mecc. Nucl.	n.	5.000.000	azioni da nom.	L.	1.000	»	5.000
Ansaldo San Giorgio	n.	12.149.989,540	az. da nom.	L.	500	»	6.075
C.M.I.	n.	1.000.000	azioni da nom.	L.	1.000	»	1.000
Costruz. Elettr.	n.	2.000.000	azioni (aumento				
			valore nominale da L. 500 a	L.	1.250	»	1.500
Filotecnica Salmoiraghi	n.	1.999.942	azioni da nom.	L.	1.000	»	2.000
Italsiel	n.	15.465	azioni da nom.	L.	10.000	»	155
Off. Mecc. Goriziane	n.	11.500	azioni da nom.	L.	10.000	»	115
SAFOG	n.	2.500.000	azioni (aumento				
			valore nominale da L. 600 a	L.	900)	»	750
S. Eustacchio	n.	119.850	azioni da nom.	L.	1.000	»	120
SIMEP	n.	5.000	azioni da nom.	L.	1.000	»	5

b) acquisti

FAG Italiana	n.	7.350	azioni da nom.	L.	1.000	»	7
Off. Mecc. Goriziane	n.	17.000	azioni da nom.	L.	10.000	»	170
Stab. Mecc. V.M.	n.	93.890	azioni da nom.	L.	1.000	»	262

totale variazioni in aumento

Lmil. 43.909

2. Variazioni in diminuzione

a) svalutazioni:

ALCE in liquidazione	n. 3.000.000 az. da L. 250 a L. 150	Lmil. 300
C.M.I.	n. 12.500.000 az. da L. 400 a L. 224	» 2.200
	n. 3.800.000 az. da L. 1.000 a L. 736,84	» 1.000
Costruz. Elettr. in liq.	n. 2.000.000 az. da L. 1.250 a L. 250	» 2.000
	n. 2.000.000 az. da L. 250 a L. 105	» 290
Delta	n. 5.999.949 az. da L. 820 a L. 250	» 3.420
Filotecnica Salmoiraghi	n. 3.999.830 az. da L. 1.000 a L. 250	» 3.000
Italtrafo	n. 12.600.000 az. da L. 1.000 a L. 677,21	» 4.067
OCREN in liquidaz.	n. 9.999.888 az. da L. 100 a L. 81	» 190
SAFOG	n. 2.500.000 az. da L. 900 a L. 600	» 750
SAIMP	n. 4.200.000 az. da L. 500 a L. 285	» 903
S. Eustacchio	n. 120.000 az. da L. 1.000 a L. 610	» 47
SOFER	n. 9.000 az. da L. 5.000 a L. 10	» 45

b) vendite

Stab. Mecc. V.M.	n. 700.000 az. da L. 1000 nominali	» 987
------------------	------------------------------------	-------

totale variazioni in diminuzione	Lmil. 19.199
----------------------------------	--------------

Riepilogo

totale variazioni in aumento	Lmil. 43.909
------------------------------	--------------

totale variazioni in diminuzione	» 19.199
----------------------------------	----------

incremento netto	Lmil. 24.710
------------------	--------------

Il valore delle partecipazioni iscritte nella situazione della MECFIN S.p.A. è diminuito di Lmil. 5 in conseguenza della svalutazione delle azioni SOFER.

Le partecipazioni possedute dalla Vostra Società sono iscritte a bilancio ai valori nominali ad eccezione di quelle relative alle società di cui appresso:

- Aerimpianti, Alfa Romeo, Cogis, Fag Italiana, Italimpianti, Italttractor-ITM, Selenia, Sigme, Sistel, Stabilimenti Meccanici V.M., iscritte al prezzo di acquisto.
- Merisinter e Nuova San Giorgio iscritte per il minor valore, rispetto al nominale, già figurante nel precedente bilancio.
- C.M.I. e Italtrafo iscritte al di sotto del valore nominale, e precisamente nelle misure rispettive di Lmil. 2.800 in confronto del valore nominale di Lmil. 3.800 e di Lmil. 8.533 in confronto del valore nominale di Lmil. 12.600.

Le svalutazioni in precedenza elencate sono conseguenti alle riduzioni dei capitali deliberate dalle rispettive società per il fronteggiamento di perdite patite, mentre quelle relative alle partecipazioni CMI ed Italtrafo derivano dall'apprezzamento di particolari situazioni aziendali sulla base anche dei risultati degli ultimi bilanci.

Crediti verso Società collegate

L'ammontare di tale voce registra, nella situazione consolidata, un incremento di Lmil. 21.380 cui partecipano, al netto delle partite consolidate, la variazione dei crediti Finmeccanica (passata da Lmil. 38.535 a Lmil. 51.254) e la variazione di quelli della Mecfin (da Lmil. 70.864 a Lmil. 80.391).

Crediti diversi

Nella situazione consolidata si rileva un decremento (Lmil. 407) che interessa in misura prevalente la Vs. Società (Lmil. 322) e per Lmil. 85 la Mecfin; la diminuzione deriva da normali oscillazioni delle varie componenti la voce di bilancio.

Ratei attivi

Trattasi di interessi di c/corrente a carico di Società collegate di pertinenza dell'esercizio ed esclusivamente relative alla Società Mecfin.

Immobili

L'incremento di Lmil. 96, va attribuito prevalentemente alla Mecfin (Lmil. 89) e riguarda l'acquisto dello Stabilimento sulla Via Salaria già della Società Sispre in liquidazione portato in bilancio ai valori di perizia.

Mobili, arredi, automezzi

La variazione netta in aumento per Lmil. 49 riguarda prevalentemente la Vs. Società (Lmil. 33) e va attribuito in buona misura all'acquisto di più moderne macchine per migliorare la dotazione degli uffici; i rimanenti Lmil. 6 riguardano Mecfin e sono relativi ai mobili ed attrezzature dello Stabilimento ex Sispre.

Scarto cartelle da ammortizzare su mutuo fondiario

L'importo corrisponde alle quote da portare a carico dei futuri esercizi in base al piano di ammortamento.

PASSIVO

Banche ed Istituti Finanziari

La situazione consolidata indica una posizione debitoria verso Banche ed Istituti Finanziari pressoché stabilizzata rispetto al precedente bilancio, anzi lievemente ridotta (Lmil. 790), essendo passata da Lmil. 143.135 a Lmil. 142.345.

La variazione di Lmil. 790 (al netto delle partite di consolidamento) risulta dal saldo tra un decremento di Lmil. 19.241 per la Vs. Società (da Lmil. 79.842 a lire milioni 60.601) ed un incremento per la Mecfin di Lmil. 18.449 (da Lmil. 63.295 a Lmil. 81.744).

A proposito della riduzione della esposizione della Vostra Società nei confronti delle Banche ed Istituti Finanziari, va notato che l'operazione di aumento del capitale sociale, deliberata dall'Assemblea Straordinaria del 29-10-1971 e portata a compimento nel corso dell'esercizio in esame, ha consentito di fronteggiare il cospicuo incremento dei finanziamenti alle società collegate e delle partecipazioni.

Debiti verso collegate

Nella situazione consolidata presentano un incremento di Lmil. 5.043 (da lire milioni 7.813 a Lmil. 12.856) risultante da una variazione in aumento di Lmil. 13.138 per la Vos. Società (da Lmil. 554 a Lmil. 13.692) e da una variazione di segno contrario per la Mecfin (da Lmil. 7.259 a Lmil. 32).

Debiti diversi

La voce presenta un incremento di Lmil. 1.071 derivante da un aumento nei conti della Vos. Società di Lmil. 1.121 (da Lmil. 5.038 a Lmil. 6.159) e da una riduzione (Lmil. 50) dei debiti diversi della Mecfin (da Lmil. 1.550 a Lmil. 1.500).

Ratei passivi

L'importo evidenziato nella situazione consolidata (Lmil. 635) riguarda per lire milioni 482 la Vostra Società e per Lmil. 153 la Mecfin; la riduzione rispetto al precedente esercizio (Lmil. 204) corrisponde in prevalenza a minori interessi di competenza.

Fondi di ammortamento:

Immobili

L'incremento risultante dalla situazione consolidata (Lmil. 108) è dovuto per lire milioni 101 alla Vostra Società e per Lmil. 7 alla Mecfin.

Mobili, arredi ed automezzi

Il fondo ha registrato un incremento complessivo di Lmil. 20 dovuto quasi esclusivamente alla Vostra Società che ha effettuato ammortamenti per Lmil. 21 e cancellazione per cespiti alienati per Lmil. 4.

Fondo liquidazione personale

L'importo al 30-6-1972 di Lmil. 1.446 copre integralmente le indennità maturate alla data suddetta dal personale dipendente della Vostra Società (Lmil. 1.411) e della Mecfin (Lmil. 35); l'incremento, pari a Lmil. 148, risulta dal saldo tra le indennità maturate e quelle pagate.

Capitale Sociale

In adempimento alle delibere dell'assemblea straordinaria del 29-10-1971, il capitale sociale è stato aumentato a Lmil. 150.000.

Conto profitti e perdite

In sintesi il conto profitti e perdite della Vostra Società si configura come segue:

totale dei profitti	L. 5.135.232.165
totale delle spese e perdite	» 12.943.010.188
perdita netta dell'esercizio	<u>L. 7.807.778.023</u>

Qui di seguito si forniscono alcuni dettagli in merito ai principali componenti degli importi sopra indicati.

Dividendi

L'aumento di Lmil. 121 che si nota in questa voce nei confronti dell'esercizio precedente è stato originato sostanzialmente dal maggior dividendo corrisposto dall'Alfa Romeo per l'esercizio 1971 (Lmil. 127).

Proventi finanziari

Dal consolidato emerge un miglioramento pari a Lmil. 398; l'ammontare globale è salito da Lmil. 6.163 a Lmil. 6.561 e riguarda per Lmil. 2.115 la Vostra Società (Lmil. 1.055 nel precedente esercizio) e per Lmil. 4.531 (contro Lmil. 5.114 nel 1971) la Mecfin. Il maggior ricavo conseguente all'aumento dei finanziamenti è stato peraltro contenuto a causa della graduale riduzione dei tassi di interesse, praticata in dipendenza delle riduzioni dei tassi passivi sulle nostre esposizioni debitorie.

Proventi diversi

La voce in oggetto registra, nella situazione consolidata, una leggera flessione di Lmil. 67 essendo passata da Lmil. 816 a Lmil. 749, quasi integralmente di pertinenza della Vostra Società.

Utili su titoli

L'importo di Lmil. 513 deriva dall'operazione di vendita di numero 700.000 azioni del valore nominale di L. 1.000 cadauna degli Stabilimenti Meccanici V.M.

Spese promozionali

Presentano un incremento di Lmil. 58 (da Lmil. 152 a Lmil. 210) a seguito della più intensa azione svolta nell'interesse del Gruppo.

Sopravvenienze attive

La cifra esposta (Lmil. 10) è quasi integralmente di pertinenza della Mecfin.

Spese per studi e ricerche

Sono passate da Lmil. 520 a Lmil. 336 con un decremento di Lmil. 184. Ciò tuttavia, non ha rallentato gli studi e le ricerche svolte nell'interesse delle varie Società del Gruppo.

Spese generali diverse

Il contenimento delle spese in oggetto, da Lmil. 1.403 del 1971 a Lmil. 1.303 del 1971 è prevalentemente da attribuirsi a minori costi per il personale conseguenti alla fiscalizzazione degli oneri sociali.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari presentano, nella situazione consolidata, una riduzione di lire milioni 577 che va messa in relazione anche all'andamento decrescente dei tassi. In dettaglio la riduzione deriva dal saldo tra una variazione negativa per la Vostra Società di Lmil. 244 (da Lmil. 4.884 a Lmil. 5.128) e una positiva per la Mecfin di Lmil. 743 (da Lmil. 5.168 a Lmil. 4.425).

Svalutazioni su titoli

L'importo iscritto nel consolidato è relativo, per Lmil. 5.212, alle svalutazioni delle partecipazioni della Vostra Società indicate analiticamente in sede di esame del conto patrimoniale, al netto dell'importo che si è assunto l'azionista IRI, e, per Lmil. 5 alla svalutazione di una partecipazione posseduta dalla MECFIN.

Perdite diverse

L'importo di Lmil. 565 è, per Lmil. 500, relativo alla remissione di un debito che una Società collegata aveva verso la Vostra Società e, per Lmil. 65 a partite varie della MECFIN.

Sopravvenienze passive

Riguardano oneri sostenuti dalla Vostra Società nel corso dell'esercizio, ma di competenza di esercizi precedenti.

Conti d'ordine

Rispetto alla situazione al 30-6-1971 presentano le variazioni di cui appresso (le cifre in parentesi sono relative al precedente bilancio):

— depositi di titoli di nostra proprietà presso terzi a garanzia di operazioni finanziarie	Lmil.	52.607	(Lmil.	64.251)
— depositi di titoli di nostra proprietà a custodia	»	88.369	(»	51.088)
— depositi di titoli di nostra proprietà presso Società collegate per cauzioni amministratori	»	43	(»	45)
— depositi di titoli di proprietà di terzi presso le nostre casse sociali per cauzione degli amministratori della Vostra Società	»	2	(»	2)
— nostri impegni di firma per fidejussioni	»	354.141	(»	299.798)

Signori Azionisti,

concludiamo la relazione al bilancio esprimendo il nostro più vivo ringraziamento in primo luogo all'Istituto per la Ricostruzione Industriale per la Sua incondizionata e valida assistenza; ringraziamo altresì il personale tutto della Vostra Società e delle aziende collegate che ha assolto i compiti propri nello spirito di una fattiva collaborazione.

Nel corso dell'esercizio il Sindaco effettivo Prof. Pasquale Caropreso ha rassegnato le dimissioni dalla carica ed è stato sostituito dal Dott. Mario Menzinger a norma dell'art. 2401 C.C.

Vi rammentiamo che ai sensi dell'art. 17 dello statuto sociale è scaduto il nostro mandato di Amministratori, e che occorre anche provvedere al rinnovo del Collegio Sindacale essendo scaduto il triennio.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e, in conformità all'ordine del giorno, Vi invitiamo quindi:

- a deliberare sull'approvazione del bilancio chiuso al 30 giugno 1972 e della relazione del Consiglio di Amministrazione, prendendo atto di quella del Collegio Sindacale;
- a deliberare sulla sistemazione della perdita di esercizio di Lire 7.807.778.023 che Vi proponiamo di portare a nuovo;
- a procedere alla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975;
- a procedere alla nomina per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975 del Collegio Sindacale e del Suo Presidente, previa determinazione del compenso annuo per il Presidente e per i due Sindaci effettivi.

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,

il Vostro Consiglio di Amministrazione Vi ha fornito, nella sua relazione, un'ampia illustrazione sia della situazione generale in cui ha operato il Gruppo nell'esercizio in esame, sia in particolare delle voci del bilancio chiuso al 30/6/1972. Dal bilancio stesso si rilevano:

attività (esclusi i conti d'ordine)		L. 201.776.833.168
perdite esercizi precedenti per		» 23.390.321.297
		L. 225.167.154.465
passività (esclusi i conti d'ordine)	L. 82.952.842.173	
capitale sociale	» 150.000.000.000	
riserva ordinaria	» 22.090.315	» 232.974.932.488
perdita netta		L. 7.807.778.023
che dal Conto Economico risulta costituita:		
da Profitti per		L. 5.135.232.165
da Spese e Perdite per		» 12.943.010.188

I dati di cui sopra, trovano riscontro nelle scritture contabili in merito alle quali possiamo assicurarVi circa la regolarità e l'aggiornamento; nel corso dell'esercizio abbiamo infatti eseguito periodiche verifiche sindacali senza trovare motivo di rilievo.

Nel corso dell'esercizio abbiamo partecipato alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo.

I criteri di valutazione adottati dal Vostro Consiglio di Amministrazione relativamente ai titoli azionari di proprietà sociale sono da noi condivisi; i ratei e i risconti sono stati esattamente contabilizzati.

Gli ammortamenti sono stati calcolati secondo le aliquote fiscalmente ammesse ed il fondo liquidazione personale corrisponde al debito effettivo della Società per tale titolo.

L'aumento del capitale sociale da Lmiliardi 100 a Lmiliardi 150, deliberato in sede di assemblea straordinaria in data 29/10/1971, è stato integralmente sottoscritto e versato.

Nel corso dell'esercizio il Prof. Pasquale Caropreso facente parte del Collegio Sindacale ha presentato le dimissioni per assumere altro incarico; mentre lo ringraziamo vivamente per la sua preziosa collaborazione, Vi informiamo che in sua vece è subentrato a norma di legge il sindaco supplente Dott. Mario Menzinger.

Dopo quanto espostoVi, Vi invitiamo ad approvare il Bilancio ed il Conto Profitti e Perdite chiuso al 30 giugno 1972 unitamente alla proposta del Consiglio di Amministrazione di riportare a nuovo la perdita di Lit. 7.807.778.023.

È venuto a cessare — per compiuto triennio — il mandato conferitoci dall'Assemblea ordinaria del 1969. Vi ringraziamo per la fiducia accordataci ed auguriamo un costante progresso alla Vostra Società.

ATTIVITÀ	30-6-1971 (L.96)	30-6-1972 (L.96)
Cassa	4.342.885	4.358.370
Banche ed Istituti Finanziari	128.159.114	259.967.214
Partecipazioni	115.113.371.391	139.822.976.561
Crediti verso società collegate	28.535.577.935	51.254.827.834
Crediti diversi	8.184.626.435	7.863.271.842
Immobili	2.275.474.424	2.183.194.335
Mobili, arredi ed automezzi	126.409.755	159.594.456
Sconto cartelle da ammortizzare su mutuo fondiario	140.363.975	137.642.556
Totale attività	164.508.325.914	281.778.833.168
Saldo perdita esercizi precedenti	16.809.300.753	23.390.321.397
Perdita netta dell'esercizio	6.581.020.544	7.807.778.023
	187.898.647.211	232.974.932.488
Costi d'ordine		
Depositari titoli a garanzia	64.250.560.960	52.606.518.250
Depositari titoli a cauzione	45.074.695	43.440.855
Depositari titoli a custodia	51.087.735.736	88.368.595.456
Depositi cauzioni amministratori	1.800.000	1.800.000
Debitori per fidejussioni e avalli	299.797.552.773	354.140.711.945
	603.081.371.375	728.135.990.994

SPESA E PERDITE

Oneri tributari	46.511.888	71.197.870
Ammortamenti: immobili	100.614.800	101.357.853
mobili, arredi, automezzi	19.940.485	21.305.862
Spese promozionali	151.521.586	209.589.220
Spese per studi e ricerche	520.305.978	336.143.451
Spese generali diverse	1.403.127.170	1.303.865.996
Oneri finanziari	4.384.214.252	5.128.184.251
Svalutazioni su titoli	5.771.559.588	5.211.741.598
Perdite diverse	686.890.669	580.000.000
Sopravvenienze passive	103.603.996	59.623.987
	13.888.320.822	12.943.910.188

SITUAZIONE

PATRIMONIALE

PASSIVITÀ	30-6-1971 (L.96)	30-6-1972 (L.96)
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	18.477.165.273	22.951.873.139
— conti ordinari	60.209.037.729	36.515.276.835
— mutuo fondiario	1.155.663.465	1.133.532.587
Debiti verso società collegate	554.496.951	13.692.097.588
Debiti diversi	5.038.528.954	6.158.486.534
Rischi passivi	685.849.903	482.384.456
Fondo ammortamento: immobili	426.821.772	528.179.725
mobili, arredi ed automezzi	62.948.597	80.343.248
Fondo liquidazione personale	1.266.044.312	1.409.667.621
Totale passività	87.876.556.896	82.952.842.173
Capitale sociale	100.000.000.000	150.000.000.000
Riserva ordinaria	22.099.315	22.099.315
	187.898.647.211	232.974.932.488
Costi d'ordine		
Titoli a garanzia presso terzi (a garanzia facilitazioni creditizie della Fimeccanica e della Mecc)	64.250.560.960	52.606.518.250
Titoli a cauzione presso terzi	45.074.695	43.440.855
Titoli a custodia presso terzi	51.087.735.736	88.368.595.456
Depositi cauzioni amministratori	1.800.000	1.800.000
Creditrici per fidejussioni e avalli	299.797.552.773	354.140.711.945
	603.081.371.375	728.135.990.994

CONTO PROFITTI

E PERDITE

PROFITTI

Dividendi	1.885.065.975	1.805.745.350
Proventi finanziari	1.055.645.030	2.115.301.658
Proventi diversi	783.558.757	701.812.540
Sopravvenienze attive	3.583.629.916	172.417
Utile su titoli	—	513.000.000
	7.007.300.278	5.138.232.165
Perdita netta dell'esercizio	6.581.020.544	7.807.778.023
	13.888.320.822	12.943.910.188

MECFIN - MECCANICA

FINANZIARIA S. p. A.

SITUAZIONE

PATRIMONIALE

ATTIVITÀ	30-6-1971 (L. lire)	30-6-1972 (L. lire)
Immobili	208.129.680	296.926.896
Mobili, arredi ed automobili	—	16.261.309
Costi finanziari	10.486.358	3.420.620
Crediti verso società collegate	30.864.274.671	80.390.535.206
Crediti diversi	2.153.849.223	2.068.686.911
Partecipazioni	458.765.750	453.764.750
Rischi attivi	—	1.616.948.513
Totale attività	73.695.515.680	84.846.544.283
Perdite esercizi precedenti	509.348.690	563.589.635
Perdita netta al 30/4	54.240.345	57.171.541
Saldo conto economico al 30/6	51.533.940	24.705.561
	74.310.638.655	85.492.018.340

CONTO PROFITTI

E PERDITE

SPSE E PERDITE

Oneri finanziari	5.967.715.960	4.424.386.973
Oneri tributari	9.733.301	8.326.655
Spese generali	67.732.473	157.948.198
Svalutazioni su titoli	4.240.000	5.297.499
Perdite diverse	2.711.645	65.199.342
Ammortamenti: immobili	—	7.253.583
mobili, arredi, automobili	—	3.200.531
	5.252.133.379	4.671.612.791

PASSIVITÀ

	30-6-1971 (L. lire)	30-6-1972 (L. lire)
Banche ed Istituti Finanziari	63.295.725.407	81.744.008.348
Debiti verso società collegate	7.258.614.030	31.718.352
Debiti diversi	1.549.525.770	1.499.897.082
Rischi passivi	152.917.888	152.917.883
Ricambi passivi	3.611.366	—
Fondo liquidazione personale	32.376.411	35.154.858
Fondo ammortamento: immobili	—	7.253.583
mobili, arredi, automobili	—	3.200.531
Totale passività	72.292.770.872	83.474.142.557
Capitale sociale	2.000.000.000	2.000.000.000
Fondo di riserva	17.867.783	17.867.783
	74.310.638.655	85.492.018.340

PROFITTI

Proventi finanziari e diversi	5.146.359.094	4.589.735.599
Perdita netta al 30/4	54.240.345	57.171.541
Saldo conto economico al 30/6	51.533.940	24.705.561
	5.252.133.379	4.671.612.791

BILANCIO FINMECCANICA Consolidato al

SITUAZIONE

E SITUAZIONE MECFIN 30 giugno 1972

PATRIMONIALE

ATTIVITÀ	30-6-1971 (L. 000)	30-6-1972 (L. 000)
Cassa	11	4
Banche ed Istituti Finanziari	131	254
Partecipazioni	113.372	138.277
Crediti verso società collegate	109.398	130.778
Crediti diversi	10.339	9.932
Racconti attivi	—	1.617
Immobili	2.484	2.580
Mobili, arredi ed automezzi	127	176
Scarto cartelle da ammortizzare su mutuo fondiario	140	138
Totale attività	236.202	283.756
Saldo perdite esercizi precedenti	17.318	23.953
Perdita netta dell'esercizio	6.687	7.890
	260.207	315.599

CONTO PROFITTI

SPESE E PERDITE

Oneri tributari	56	79
Ammortamenti: immobili	101	188
mobili, arredi, automezzi	20	24
Spese generali	2.143	2.088
Oneri finanziari	10.045	9.468
Svalutazioni su titoli	5.776	5.217
Perdite diverse	680	565
Soppravvenienze passive	104	68
	18.935	17.529

PASSIVITÀ	30-6-1971 (L. 000)	30-6-1972 (L. 000)
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti correnti con garanzia reale	45.749	58.128
— conti ordinari	96.215	83.068
— mutuo fondiario	1.171	1.849
Debiti verso società collegate	7.813	12.856
Debiti diversi	6.588	7.659
Racconti passivi	839	635
Risconti passivi	4	—
Fondo ammortamento: immobili	427	535
mobili, arredi, automezzi	63	83
Fondo liquidazione personale	1.298	1.446
Totale passività	160.167	165.559
Capitale sociale	100.000	150.000
Riserva ordinaria	40	40
	260.207	315.599

E PERDITE

PROFITTI

Dividendi	1.685	1.806
Proventi finanziari	6.163	6.561
Proventi diversi	816	749
Sopravvenienze attive	3.584	19
Utile su titoli	—	513
	12.248	9.639
Perdita netta dell'esercizio	6.687	7.890
	18.935	17.529

DELIBERAZIONI

L'Assemblea ha deliberato:

— l'approvazione della Relazione del Consiglio di Amministrazione, del Bilancio e del Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1972, nonché della proposta del Consiglio di portare a nuovo la perdita di esercizio di L. 7.807.788.023.

— la nomina ad Amministratori, per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975, dei Signori:

Di Nardi prof. dott. Giuseppe
Grassini prof. Franco Alfredo
Luraghi cav. del lav. dott. Giuseppe
Magri cav. del lav. dott. Salvatore
Persico prof. avv. Giovanni
Rosato Gen. C.d.A. Umberto
Sassi prof. dott. Salvatore
Tupini on. avv. Giorgio
Viezzoli dott. Franco

— la nomina del Collegio Sindacale, per il triennio 1° luglio 1972-30 giugno 1975, in persona dei Signori:

Di Nola dott. Fabio
Galano dott. Raffaele
Narduzzi prof. Nestore
D'Ippolito prof. Gioacchino
Bigi dott. Marcello

Presidente (Rev.)
Sindaco effettivo
Sindaco effettivo
Sindaco supplente (Rev.)
Sindaco supplente

PARTECIPAZIONI

SOCIETÀ	Azioni possedute (N°)	Quota di partecip. sul capit. (%)	Valore nominale unitario (Lire)	Valore di bilancio unitario (Lire)	Importo a bilancio (Lire)
A.C.M. - Azienda Commiss. Macchine - in liquidazione	1.000,—	100,—	1.000	1.000,—	1.000.000
Aerfer	7.500.000,—	100,—	1.000	1.000,—	7.500.000.000
Aerimpianti	500.000,—	50,—	1.000	1.400,—	700.000.000
Aeritalia	2.500.000,—	50,—	10.000	10.000,—	25.000.000.000
A.L.C.E. - in liquidazione	3.000.000,—	100,—	150	150,—	450.000.000
Alfa Romeo	35.697.907,—	50,997	1.000	1.142,85	40.797.746.000
Alfasud	400.000,—	10,—	10.000	10.000,—	4.000.000.000
Ansaldo Meccanico Nucleare	12.650.000,—	63,25	1.000	1.000,—	12.650.000.000
Ansaldo San Giorgio	17.998.108,290	99,99	500	500,—	8.999.054,145
Centro Sperimentale Metallurgico	3.750,—	2,5	10.000	10.000,—	37.500.000
C.I.A.	12.600,—	18,—	1.000	1.000,—	12.600.000
COGIS	18.000,—	15,667	10.000	10.611,—	191.000.000
C.M.I.	3.800.000,—	100,—	1.000	736,84	2.800.000.000
Costruzioni Elettromecc. - in liquidazione	2.000.000,—	100,—	105	105,—	210.000.000
Delta	5.999.949,400	49,999	250	250,—	1.499.987.350
ELSAG	245.000,—	49,—	1.000	1.000,—	245.000.000
FAG Italiana	2.555.350,—	49,—	1.000	1.140,82	2.915.188.100
Filotechnica Salmoiraghi	3.999.830,088	99,999	250	250,—	999.957.522
Fonderie San Giorgio Prà	998.880,—	99,888	1.000	1.000,—	998.880.000
Ifagraria	4,—	3,33	5.000.000	5.000.000,—	20.000.000
Italconsult	1.100,—	7,33	100.000	100.000,—	110.000.000
Italmimpianti	75.000,—	25,—	1.000	1.063,33	79.749.750
Italsiel	30.465,—	15,23	10.000	10.000,—	304.650.000
Italttractor - I.T.M.	15.600,—	50,—	10.000	73.718,—	1.150.000.000
Italttractor - I.T.S.	300.000,—	50,—	1.000	1.000,—	300.000.000
Italtrafo	12.600.000,—	90,—	1.000	677,21	8.532.900.000
MECFIN	8.000.000,—	100,—	250	250,—	2.000.000.000
Merisinter	800.000,—	49,02	250	224,50	179.600.000
Nuova San Giorgio	7.050.000,—	100,—	1.000	567,375	4.000.000.000
OCREN - in liquidazione	9.999.888,200	99,999	81	81,—	809.990.944
Officine Meccaniche Goriziane	30.000,—	60,—	10.000	10.000,—	300.000.000
OTO Melara	4.494.375,—	99,875	1.000	1.000,—	4.494.375.000
Pro-Form	45.000,—	22,5	3.750	3.750,—	168.750.000
Progettazioni Meccaniche Nucleari	26.000,—	26,—	1.000	1.000,—	26.000.000
SAFOG	2.500.000,—	100,—	600	600,—	1.500.000.000
SAIMP	4.200.000,—	100,—	285	285,—	1.197.000.000
Innocenti Santeustacebio	120.000,—	2,—	610	610,—	73.200.000
S.C.I.P.L.I.C. (quote)	500,—	20,—	NF 100	12.691,50	6.345.750
Selenia	2.362.500,—	21,—	1.000	992,59	2.345.000.000
SETEL (quote)	8.000,—	18,18	NF 50	6.385,75	50.910.000
S.I.C.A.I.	6.000,—	30,—	10.000	10.000,—	60.000.000
SIGME	20.000,—	33,33	5.000	6.025,—	120.500.000
SIMEP	5.000,—	50,—	1.000	1.000,—	5.000.000
SISPRE - in liquidazione (quote)	20.000,—	33,33	1.000	1.000,—	20.000.000
SISTEL	200.000,—	20,—	1.000	101,—	20.200.000
Stabilimenti Meccanici V.M.	1.024.440,—	36,58	1.000	1.536,—	1.573.560.000
TELLUS	3.000,—	100,—	1.000	1.000,—	3.000.000
Walthworth Aloyco & Grove International	364.332,—	33,30	1.000	1.000,—	364.332.000
	154.181.578,978				139.822.976,561

A cura delle Relazioni Pubbliche della Finmeccanica
grafici dello Studio MAFT e B



SO.GRA.RO. - Via Ignazio Pettinengo 39 - 00159 Roma - Tel. 43.45.41/2/3/4

