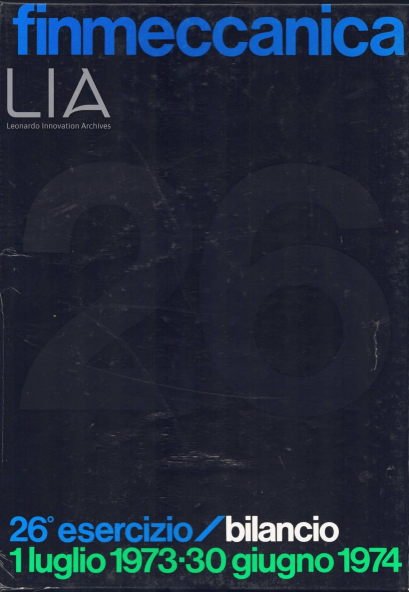




finmeccanica

LIA

Leonardo Innovation Archives

26° esercizio / bilancio
1 luglio 1973-30 giugno 1974

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

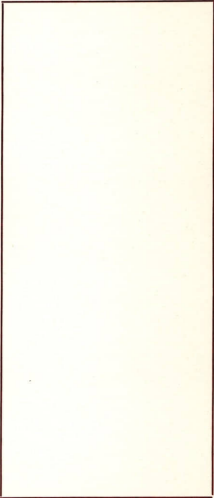
<i>Presidente amministratore delegato</i>	CROCIANI Cav. Gr. Cr. dr. ing. Camillo
<i>Amministratore delegato</i>	BOYER avv. Alberto
<i>Amministratore</i>	ARENA dr. Romolo
<i>Amministratore</i>	BALDINI dr. ing. Riccardo
<i>Amministratore</i>	DI NARDI prof. dr. Giuseppe
<i>Amministratore</i>	GRASSINI prof. Franco Alfredo
<i>Amministratore</i>	MAGRI' Cav. Lav. dr. Salvatore
<i>Amministratore</i>	MENZINGER dr. Mario
<i>Amministratore</i>	PERSICO prof. avv. Giovanni
<i>Amministratore</i>	SASSI prof. dr. Salvatore
<i>Amministratore</i>	SCHEPIS ing. Franco
<i>Amministratore</i>	SERANGELI dr. Aldo
<i>Amministratore</i>	VIEZZOLI dr. Franco
<i>Segretario del Consiglio</i>	MORGANTI dr. Giovanni

COMITATO ESECUTIVO

<i>Presidente</i>	CROCIANI Camillo
<i>Membro</i>	BALDINI Riccardo
<i>Membro</i>	BOYER Alberto
<i>Membro</i>	SASSI Salvatore
<i>Membro</i>	MAGRI' Salvatore
<i>Membro</i>	VIEZZOLI Franco
<i>Segretario</i>	MORGANTI Giovanni

COLLEGIO SINDACALE

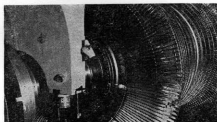
<i>Presidente</i>	DI NOLA dr. Fabio
<i>Sindaco effettivo</i>	GALANO dr. Raffaele
<i>Sindaco effettivo</i>	NARDUZZI prof. Nestore
<i>Sindaco supplente</i>	D'IPPOLITO prof. Gioacchino
<i>Sindaco supplente</i>	BIGI dr. Marcello
<i>Direttore Generale</i>	BOYER avv. Alberto



BILANCIO
DELLA FINMECCANICA
1 LUGLIO '73 - 30 GIUGNO '74

*dalla
relazione del consiglio
di amministrazione*

L'ECONOMIA INDUSTRIALE ITALIANA



Sia pure in un quadro caratterizzato da crescenti tensioni inflazionistiche e dai problemi legati alla crisi petrolifera, la ripresa dell'attività produttiva di cui, dopo la precedente fase di stagnazione, si erano avvertiti i primi sintomi alla fine del 1972, è proseguita per tutto il 1973 e nei primi mesi del 1974; successivamente sono andati delineandosi i prodromi di una diminuzione generale del livello di attività, che peraltro la crisi energetica aveva già incominciato a determinare per taluni settori fin dall'inizio del 1974.

La produzione industriale è nel complesso aumentata, durante il 1973, dell'8% in termini reali; risultato questo di rilievo, soprattutto se raffrontato all'aumento del reddito nazionale lordo dello stesso anno che è stato del 5,9% sempre in termini reali. Inoltre, dopo due anni di flessione, si è registrato un consistente incremento nella produzione di beni di investimento (+ 8,1%) determinato, soprattutto, dall'espansione della domanda interna.

L'aumento della produzione industriale ha riguardato prevalentemente il settore manifatturiero (+ 9,1%), mentre l'edilizia e le industrie estrattive hanno

presentato un incremento più contenuto (rispettivamente del 2,9% e del 3,7%).

Nel primo semestre del 1974 l'indice generale della produzione industriale ha registrato un aumento del 12,2% rispetto allo stesso periodo del 1973; questo risultato va peraltro considerato tenendo conto che la stasi produttiva verificatasi in coincidenza con le vertenze sindacali che caratterizzarono i primi tre mesi del 1973 ha esaltato l'andamento del corrispondente periodo 1974. Gli incrementi maggiori si sono registrati nell'industria meccanica (+ 24,9%) nonostante l'incipiente crisi del settore automobilistico, in quella metallurgica (+ 23%), mentre per gli altri settori si passa dal moderato incremento realizzato dall'industria elettrica (+ 4,7%) a quello più sostenuto nella chimica (+ 8,1%) e dei tessili (+ 7,1%). Successivamente, peraltro, questa tendenza è andata rapidamente deteriorandosi, tanto che, ad agosto, si era scesi a quasi il 5% in meno rispetto all'agosto 1973.

In particolare occorre ricordare che la bilancia italiana dei pagamenti aveva presentato, nel 1973, un saldo negativo di 1.600 miliardi (contro un saldo positivo di 930 miliardi nel 1972), dovuto sostanzialmente al peggioramento delle ragioni di scambio internazionali (prezzi import + 27%, prezzi export + 14,7% nel 1973).

Sul previsto ben più grave disavanzo del 1974 grava inoltre il maggiore onere del rilevante « oil deficit » e della inelasticità delle nostre importazioni, onere che, a ragione delle dimensioni assunte nei primi mesi di quest'anno, ha sollecitato i noti provvedimenti creditizi e fiscali diretti a ridurre la domanda interna, al fine di renderla compatibile con la diminuzione del nostro sbilancio verso l'estero.

In questa situazione i prezzi al consumo sono cresciuti del 15,4% tra il pri-

mo semestre del 1973 e lo stesso semestre del 1974, mentre l'aumento è stato, negli stessi periodi, del 41,1% per i prezzi all'ingrosso.

Va inoltre tenuto conto che, accanto al rialzo dei prezzi internazionali delle materie prime, si è verificato, nel corso del 1973, un incremento medio del costo del lavoro per occupato-dipendente dell'industria manifatturiera del 21% circa.

In tali condizioni, se è vero che molti settori hanno goduto di un incremento di attività, è altrettanto vero che non tutti hanno potuto ritrarne un adeguato beneficio economico. Ciò si è verificato soprattutto per alcuni produttori di beni d'investimento che, a causa del lungo intervallo temporale che separa il momento della commessa dalla consegna del prodotto finito, spesso non hanno potuto trasferire i maggiori costi sui prezzi.

Se a ciò si aggiunge la considerazione della riduzione di domanda interna necessaria per il contenimento del nostro deficit con l'estero, si può concludere che lo sviluppo del reddito nazionale italiano sembra affidato nell'immediato futuro soprattutto alla capacità del sistema industriale di aumentare le esportazioni di beni e servizi. Al riguardo va ricordato che l'incremento delle esportazioni è stato, nel 1973, del 4,2% a quantità, a fronte del 13,4% nelle importazioni. Si tratta di incremento assai limitato soprattutto se si considera che nello stesso periodo il commercio mondiale di manufatti è cresciuto del 14,5%, per cui la quota italiana è scesa al 6,7% contro il 7,6% dell'anno precedente.

La tendenza ad una insufficiente dinamica delle esportazioni italiane sembra purtroppo confermarsi anche per il 1974. Essa trova origine soprattutto nella nostra minore concorrenzialità, specie in alcuni settori nei quali i vantaggi relativi alla svalutazione di fatto della lira si sono

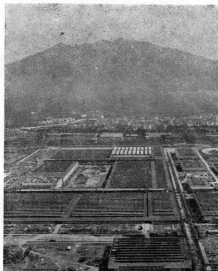
fatti sentire meno degli incrementi registrati dai costi di produzione, nonché nel crescente orientamento della domanda verso i prodotti a tecnologia più avanzata da un lato e verso i « sistemi » completi dall'altro, per entrambi i quali si registra una fortissima concorrenzialità internazionale. In tali settori acquista per di più importanza determinante il problema del finanziamento delle forniture, per le quali sono in genere richieste lunghe dilazioni di pagamento. Sotto questo aspetto, la nostra posizione concorrenziale appare fortemente compromessa dal completo venir meno, negli ultimi mesi, per carenza di stanziamenti, delle già limitate misure di sostegno che operavano a favore delle nostre esportazioni a pagamento dilazionato, mentre per contro tutti i maggiori paesi concorrenti che si trovano in analoghe difficoltà valutarie stanno attivando al massimo le proprie politiche di incentivazione. Se questa situazione non sarà rapidamente superata, diventerà sempre più difficile in futuro incrementare le nostre esportazioni nella misura sufficiente ad assicurare un soddisfacente saggio di crescita del reddito nazionale.

Ove si tenga presente che il nostro deficit commerciale trae largamente origine dalle carenze energetiche del nostro paese, che assieme a quelle alimentari determinano la quasi totalità del deficit stesso, non si può che auspicare, per quel che riguarda le attività industriali, un incremento delle attenzioni rivolte al settore delle fonti di energia.

Per questa via si potrebbe realizzare un contenimento delle nostre importazioni che potrebbe consentire quella crescita equilibrata del nostro sistema economico che oggi appare così fortemente messa in discussione dalla crisi in cui l'aumento dei prezzi del petrolio, delle materie prime e i conseguenti incrementi degli altri costi hanno messo alcuni settori e che si teme possa estendersi all'intera economia nazionale.

SITUAZIONE E PROBLEMI DEI PRINCIPALI SETTORI IN CUI OPERANO LE AZIENDE DELLA FINMECCANICA

settore automobilistico



Lo sforzo compiuto nel 1973 dall'industria automobilistica per superare gli squilibri generati dai ricorrenti aumenti dei costi delle materie prime e della manodopera, cui devono aggiungersi gli elevati oneri connessi ai problemi della sicurezza e dell'inquinamento atmosferico, è stato purtroppo vanificato, verso la fine del periodo, dal vertiginoso aumento del prezzo del petrolio, che ha aperto una crisi i cui sviluppi sono tuttora difficilmente prevedibili. La gravità del fenomeno appare tanto più evidente quando si consideri che ai sintomi positivi registrati nei primi

dieci mesi del 1973 si è sostituito in tutti i principali paesi produttori un sensibile declino.

Durante lo scorso anno l'industria automobilistica aveva presentato, sul piano mondiale, un andamento in genere favorevole, con risultati globali, in termini di produzione e di vendite, quasi ovunque superiori a quelli dell'anno precedente, malgrado le difficoltà insorte nell'ultimo bimestre a causa della crisi petrolifera. In cifre, la produzione mondiale di autoveicoli ha raggiunto i 38,8 milioni di unità (35,5 nel 1972), con una crescita complessiva del 9,4%. Particolarmente sensibile l'incremento degli autoveicoli industriali, pari a circa il 15% (da 7,5 a 8,6 milioni di unità); più contenuto quello delle vetture (+7,8%), delle quali sono stati costruiti 30,1 milioni di esemplari (28 milioni nel 1972).

All'interno dell'area CEE la produzione di autoveicoli ha superato i 12,1 milioni di unità (di cui il 90% costituito da autovetture), con una espansione del 3,1%, grazie all'accennato andamento positivo del mercato nei primi dieci mesi dell'anno in tutti i paesi membri, con la sola eccezione del Regno Unito. L'industria francese ha proseguito l'espansione registrata nel 1972, superando largamente i 3 milioni di autovetture, con un incremento, rispetto all'anno precedente, del 7%; favorevole il trend dei veicoli industriali (quasi 400.000 unità), con un aumento del 17,4%; buono anche l'andamento delle esportazioni: +9,2% quale media tra un 7,9% per le vetture e un 26,6% per i veicoli industriali. Più modesto l'aumento della produzione tedesca, che aveva attraversato già nel 1972 una fase di rallentamento: il totale è stato infatti di 3,6 milioni di autovetture, con una variazione, rispetto all'anno precedente, del +3,6%. I costruttori del Regno Unito, danneggiati da frequenti e prolungati scioperi, hanno invece visto la loro produzione scendere del 9,1% (1,7 milioni

di autovetture, contro 1,9 nel 1972), malgrado il favorevole andamento della domanda interna, che è stata soddisfatta attraverso il ricorso alle importazioni, mentre le esportazioni si sono mantenute, in pratica, stazionarie.

Negli USA, per il terzo anno consecutivo si è registrato un sensibile sviluppo della produzione, che ha toccato il livello di 12,7 milioni di autoveicoli, con un incremento del 12,1%; in dettaglio, le autovetture (9,7 milioni di unità) sono aumentate del 9,5% e i veicoli industriali (circa 3 milioni) del 21,4%. Le esportazioni si sono mantenute a un ritmo vivace in entrambi i rami: 509.000 autovetture (+24,1%) e 152.000 veicoli industriali (+25,7%). In Canada si è avuta una ulteriore espansione sul mercato interno (+7,6% le autovetture e +11,1% i veicoli industriali), mentre le esportazioni non hanno presentato variazioni apprezzabili.

Rilevante è stato lo sviluppo della produzione in Giappone: circa 4,5 milioni di vetture (+11%) e 2,6 milioni di veicoli industriali (+15%), con un totale di 7,1 milioni di autoveicoli; più contenuto (5,2%) l'incremento delle esportazioni, corrispondenti a quasi 2,1 milioni di autoveicoli.

Lo sforzo effettuato dai paesi del COMECON per sviluppare l'industria automobilistica ha avuto sensibili riflessi sulla produzione di autoveicoli (2,3 milioni di unità), che ha presentato un incremento di oltre il 24%. Risultati notevoli hanno singolarmente conseguito la Polonia e soprattutto l'Unione Sovietica che, da sola, ha prodotto circa 1,7 milioni di veicoli, con un incremento dell'ordine del 24%.

Anche nel nostro Paese, i primi dieci mesi del 1973 potevano essere considerati in complesso positivi. I risultati conseguiti erano tanto più apprezzabili ove si tenga conto che l'attività produttiva

aveva incontrato una serie di limitazioni che non avevano consentito di beneficiare in misura più consistente della favorevole tendenza in atto in campo internazionale. Ci si riferisce, in particolare, alle gravi agitazioni sindacali per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici, agli ulteriori scioperi di settore che, con diversa intensità, si sono ripetuti durante l'intero arco dell'anno e al continuo progredire del fenomeno dell'assenteismo, salito a livelli del tutto inaccettabili.

In questa già precaria situazione, si comprende facilmente come l'improvviso manifestarsi, nell'ultimo bimestre, della crisi energetica abbia rapidamente determinato riflessi di particolare gravità.

L'elevatissimo rincaro del costo della benzina, gli interventi restrittivi da parte delle autorità governative per fare fronte al crescente squilibrio della bilancia dei pagamenti, hanno esercitato nei confronti del mercato un'immediata azione frenante, che si è ancor più appesantita nei primi mesi del 1974.

Con riferimento ai dati quantitativi, la produzione italiana nel 1973 è stata di 1.823.333 autovetture (su un totale di 1.957.994 autoveicoli) con un aumento del 5,3% rispetto al 1972; i veicoli industriali (134.661 unità) hanno segnato, dal canto loro, un incremento del 25,4%. Limitandoci a considerare le sole vetture, all'aumento di produzione segnalato ha corrisposto una diminuzione delle immatricolazioni (-1,3%), che ha riguardato soprattutto le vetture d'importazione (-7% circa), mentre le esportazioni della nostra industria (656.285 unità) sono rimaste praticamente invariate.

Questo andamento generale ha trovato riscontro anche nei risultati consuntivi dall'Alfa Romeo che, grazie al notevole volume di ordinazioni in precedenza acquisite, non ha sensibilmente risentito nell'ultimo bimestre dei riflessi negativi della crisi energetica. La produzione della so-

cietà, pur restando al disotto dei livelli programmati, è così aumentata a 126.005 vetture, alle quali debbono aggiungersi le 78.897 prodotte dall'Alfasud, portando il totale complessivo del Gruppo a 204.902.

La penetrazione delle vetture Alfa Romeo sul mercato nazionale ha segnato un buon progresso, passando dal 5,8% all'8,5% dell'immatricolato, mentre l'incidenza sul totale delle esportazioni è salita dal 6,3% al 12,2%.

Passando a considerare la più recente evoluzione internazionale, i primi mesi del 1974 hanno confermato che la situazione tende ad un rapido deterioramento. Così la Francia ha visto una diminuzione della produzione e delle immatricolazioni, mentre le esportazioni, che avevano resistito su buoni livelli nei primi cinque mesi, hanno successivamente registrato un andamento negativo. La crisi manifestatasi ha indotto la Citroën e la Peugeot a ricercare, nel raggruppamento delle due Società, una dimensione che consenta loro di fronteggiarne gli effetti con maggiore efficacia. Così nella Repubblica Federale Tedesca, dove la produzione complessiva è nuovamente in flessione (nei primi sette mesi del '74 la produzione è scesa infatti del 18,6% rispetto allo stesso periodo del 1973); cedente anche la situazione nel ramo dei veicoli industriali.

Anche per quanto riguarda l'Italia il primo semestre del corrente anno è stato caratterizzato dal diffondersi dei riflessi della crisi energetica e della crescente pressione inflazionistica. Tra i fattori specifici che agiscono in senso negativo sulla domanda di automobili, ci limitiamo a ricordare l'ulteriore sensibile aumento del prezzo del carburante, il mantenimento dei « limiti » di velocità, la paventata ripresa di restrizioni al traffico, i prezzi delle vetture in ulteriore sensibile ascesa, pur in presenza di un mercato cedente, a causa dell'esasperato incremento dei costi di produzione, il notevole rallentamento del mer-

cato dell'usato. Questi motivi, cui altri potrebbero aggiungersi di ordine psicologico (ad esempio, la considerazione che l'acquisto di una vettura nuova rientra tra le decisioni « rinviabili »), sono obiettivamente tali da giustificare un atteggiamento di estrema cautela da parte di una clientela che vede costantemente ridotta dall'inflazione la propria capacità di acquisto.

La produzione nazionale di autovetture nella prima metà dell'anno, secondo i dati statistici disponibili, è ammontata a 925.470 unità (+9,4% nei confronti del 1973). Le immatricolazioni (dati provvisori) sono state 714.673 (invariate rispetto al 1973) e le esportazioni 368.362 (+16,5%).

Sempre nel primo semestre del 1974, i veicoli industriali hanno raggiunto le 134.661 unità (+25,4%); in proposito va segnalato l'accordo, che dovrebbe diventare operativo all'inizio del prossimo anno, tra la Fiat e la Klockner-Humboldt-Deutz per la costituzione di un'impresa nel campo dei veicoli industriali e degli autobus.

Il confronto con i corrispondenti dati dell'anno precedente, apparentemente non insoddisfacente, va peraltro interpretato nel senso che durante il primo semestre del 1973, produzione, immatricolazioni ed esportazioni, che servono come base di raffronto, erano risultate anormalmente basse, soprattutto per effetto delle pesanti agitazioni sindacali nel settore e del rallentamento delle vendite nei primi mesi in relazione alla introduzione dell'IVA, che aveva indotto molti utenti ad anticipare gli acquisti a fine 1972. Né va sottovalutato il fatto che lo sciopero del personale addetto all'Ispettorato Motorizzazione, verificatosi a fine anno, ha avuto l'effetto di spostare al principio del 1974 immatricolazioni che avrebbero dovuto essere registrate nel 1973. Se, infatti, si raffrontano i risultati del semestre in esa-

me con quelli conseguiti nel primo semestre del 1972 (un anno di regolare attività produttiva), si rileva un calo abbastanza consistente delle immatricolazioni (-5%) e, sia pure meno marcato, delle esportazioni ($-1,8\%$).

D'altra parte, nel secondo trimestre hanno cominciato a formarsi e a svilupparsi sensibilmente gli stocks di invenduto presso le case produttrici, che hanno assunto più recentemente le ben note preoccupanti dimensioni. Anche l'Alfa Romeo ha risentito, durante il semestre in considerazione, dei fenomeni recessivi che minacciano l'industria mondiale, anche se, nei primi mesi, ha potuto ancora contare sulla riserva di ordini in portafoglio e sulla favorevole accoglienza riservata ai suoi modelli sia in Italia che all'estero. In presenza però delle sensibili flessioni della domanda, specie a partire dalla primavera, si sono moltiplicate le preoccupazioni dell'azienda circa le prospettive per i mesi successivi, anche in rapporto alle caratteristiche della produzione, di elevato livello tecnico e rivolta quindi alle fasce qualitativamente superiori del mercato.

In termini quantitativi, la produzione del Gruppo al 30 giugno è stata di 103.412 autoveicoli ($+9,7\%$ rispetto al primo semestre 1973), di cui 52.413 di produzione Alfa Romeo ($-11,7\%$) e 50.999 di produzione Alfasud ($+46,1\%$); le vendite sono state rispettivamente di 48.088 unità per l'Alfa Romeo ($-25,8\%$) e di 47.379 per l'Alfasud ($+36,8\%$), con un totale di 95.467 autoveicoli per il Gruppo (-4% nei confronti del primo semestre 1973); le esportazioni hanno riguardato 38.823 unità ($+13\%$).

Di fronte ai crescenti problemi della situazione energetica, che colpiscono in modo particolare le cilindrata maggiori, anche l'Alfa Romeo, come le principali aziende automobilistiche europee, sta evidentemente compiendo uno sforzo per incrementare la sua presenza

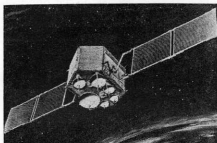
all'estero, migliorando e potenziando le proprie reti di vendita e di assistenza, specie nei mercati in fase di espansione (Sud America, Australia, Asia, ecc.).

Fra le iniziative avviate durante l'esercizio, merita di essere segnalato anche l'accordo concluso con la Fiat e la francese Saviem per la costituzione di una società comune, su basi paritetiche, per la costruzione nel Mezzogiorno di motori Diesel per autotrazione.

Appare particolarmente difficile, allo stato attuale, tentare delle previsioni in merito al possibile processo evolutivo del settore automobilistico mondiale nel breve termine; è certo comunque che le difficoltà poste dagli alti costi del carburante, che continuano a provocare seri e crescenti squilibri nelle bilance commerciali di molti paesi, non consentono prospettive serene circa una prossima ripresa dell'espansione della motorizzazione; né d'altronde appaiono prevedibili a breve scadenze soluzioni alternative alla benzina (auto elettriche, ad idrogeno, ecc.).

Queste considerazioni valgono a maggior ragione, per i motivi sopra esposti, per il nostro Paese ed aprono prospettive allarmanti per l'immediato futuro. La situazione, tra l'altro, è resa ancor più incerta dalle ricorrenti voci circa nuovi provvedimenti limitativi dell'uso dell'automobile, che penalizzerebbero ulteriormente l'industria produttrice. In tali condizioni, per stabilizzare quanto meno uno degli elementi su cui devono basarsi le decisioni degli imprenditori, è auspicabile che siano definite senza indugi e chiaramente espresse le linee che si intendono seguire in questo campo, e che da esse non ci si discosti, tenendo realisticamente conto dell'altissimo scotto già pagato dall'industria automobilistica e delle conseguenze che avrebbe, sull'intero sistema economico nazionale, il collasso di un settore che ha costituito finora uno dei principali fattori traenti dello sviluppo industriale italiano.

settore aerospaziale



La cifra d'affari complessiva dell'industria aerospaziale americana nel 1973 è stata pari a circa 16.000 miliardi di lire, con un sensibile incremento delle esportazioni, che hanno superato i 3.200 miliardi (+28%), contro i 500 di importazioni.

Sempre con riferimento all'industria americana, sono ancora una volta da sottolineare due aspetti di particolare importanza: da un lato, l'incidenza ulteriormente accresciuta delle commesse governative, che hanno ormai raggiunto il 65% del mercato totale di questa industria; dall'altro, il progressivo sforzo nel ricercare applicazioni alternative alle tecnologie e alle sperimentazioni avanzate aerospaziali (nei campi dei trasporti, del disinquinamento, dei calcolatori elettronici e della biomedicina), che si è concretato in un fatturato specifico di 1.800 miliardi.

Sul piano industriale, l'accennato andamento generale ha consentito ai « colossi » di mantenere ad un elevato livello il proprio fatturato: è il caso della Boeing, le cui vendite nel 1973 hanno sfiorato i 2.200 miliardi di lire, della McDonnell Douglas, prossima ai 2.000, della Lockheed che si è avvicinata ai 1.800. Per quanto riguarda le ultime due, i rispettivi programmi di produzioni civili continuano ad impennarsi soprattutto sugli airbus DC 10 (208 unità ordinate, più 43 opzionate, delle quali 157 sono state conse-

gnate) e L-1011 « Tristar » (135 unità tra ordinate e opzionate, delle quali 75 consegnate).

Notevole è stata anche l'attività di studi e ricerche volti a migliorare le caratteristiche dei futuri aerei, specie per quanto riguarda l'economicità di esercizio, la silenziosità e il ridotto grado di inquinamento. Tra i programmi più avanzati va menzionato quello noto come 7X7, di più diretto interesse per l'Italia in quanto ad esso partecipa l'Aeritalia, concernente la realizzazione di un velivolo di elevata tecnologia, capace di soddisfare le necessità di trasporto nel medio raggio; questo programma, che ha suscitato di recente il notevole interesse del Giappone ai fini di una partecipazione diretta della sua industria, appare ora come il più importante per i prossimi anni in campo internazionale.

Passando a considerare il quadro europeo, nessun miglioramento è nel frattempo intervenuto per quanto riguarda le incerte prospettive del supersonico Concorde; allo stato attuale, gli ordini « fermi » ottenuti sono sempre 9 e le opzioni solo 6 (a fronte di una previsione iniziale di mercato di almeno 150 macchine).

Notevoli difficoltà si presentano anche per l'airbus A300B di prevalente fabbricazione franco-tedesca, mentre per il bireattore a media distanza francese « Mercure » non sembrano attualmente configurarsi adeguate possibilità di mercato.

Nel settore militare, per il quale continuano le attività di fabbricazione a livello nazionale o in coproduzione multinazionale, l'avvenimento di maggiore rilievo sotto il profilo tecnologico è rappresentato dal primo volo, lo scorso agosto, del supersonico da combattimento polivalente con ali a geometria variabile « MRCA-Multi Role Combat Aircraft », progettato e sviluppato dal consorzio europeo « Panavia », cui partecipano per il 42,5% ciascuna l'inglese BAS e la tedesca occidentale MBB e per il 15% l'Aeritalia.

L'entrata in servizio è prevista entro la fine degli anni '70 e la produzione di serie contempla 800 aerei circa per Germania Occidentale, Gran Bretagna e Italia, alla cui Aeronautica Militare ne sarebbero destinati un centinaio. La presentazione ufficiale del primo prototipo è avvenuta in Germania alla fine di settembre.

Nell'ultimo scorcio del 1973 si sono cominciati a registrare i negativi effetti della crisi energetica, con sensibili riflessi sia per l'economicità della gestione delle compagnie aeree, in rapporto soprattutto agli aumenti di prezzo del carburante, sia per l'espansione delle attività produttive, il cui trend di crescita è adesso previsto a livelli più contenuti; ancora una volta i sintomi più significativi provengono da oltre Atlantico, dove si sconta per il corrente anno un certo calo dell'occupazione nell'industria aerospaziale ed una lieve flessione complessiva del relativo fatturato.

Per quanto riguarda la situazione del nostro Paese, le incognite connesse alla crisi petrolifera si sono aggiunte ad un andamento del settore già caratterizzato da gravi difficoltà, dovute prevalentemente a persistenti carenze nel volume di lavoro; in proposito è il caso di sottolineare che, per quanto riguarda l'Aeritalia, i dati a consuntivo per il 1973 denotano preoccupanti flessioni, concernenti sia il fatturato (95 miliardi circa contro i 109 del 1972), sia soprattutto gli ordini assunti (76 miliardi rispetto a 172), pur se la precedente punta elevata era dovuta all'assegnazione nel 1972 all'Aeritalia, da parte dell'Aeronautica Militare, della commessa pluriennale concernente l'aereo da trasporto tattico «G222»; in diminuzione anche le esportazioni, inferiori ai 41 miliardi contro i 42,5 del 1972.

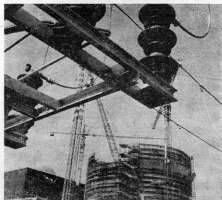
Benché tuttora in attesa delle misure di supporto finanziario statale, da realizzare mediante specifici provvedimenti legislativi alla cui approvazione sono subordinati il programma di sviluppo e la stes-

sa sopravvivenza dell'Aeritalia nelle dimensioni attuali, la Società ha proseguito nello sviluppo dei propri programmi aeronautici civili e militari, che principalmente prevedevano, per quanto riguarda i primi, una continua collaborazione con la Boeing per lo svolgimento del citato programma 7X7 e, per quanto attiene ai secondi, la realizzazione di aerei del tipo F 104 S, G. 222, G 91 Y, AM3C, nonché lo sviluppo del programma MRCA e di quello relativo al velivolo di superiorità aerea «Lancer» in collaborazione con la Lockheed.

In ordine alle attività spaziali, le prospettive appaiono migliorate in relazione alla intervenuta recente approvazione da parte del Parlamento dei provvedimenti legislativi che hanno autorizzato il finanziamento dei programmi nazionali e la partecipazione del nostro Paese ai programmi di elevato contenuto tecnologico decisi l'anno passato, nella stessa epoca, dalla Conferenza spaziale europea di Bruxelles.

Il programma di maggior significato, sotto gli aspetti manageriali e tecnico-scientifico, è costituito dallo «Space Lab», il laboratorio spaziale realizzato in Europa, che sarà posto in orbita, nel quadro del progetto post-Apollo, da veicoli traghetto riutilizzabili, gli «Space Shuttle», che verranno messi a punto dalla NASA. L'Aeritalia, nell'ambito del consorzio ERNO, è responsabile dello studio, sviluppo, prove e realizzazione della struttura del modulo pressurizzato e della realizzazione del delicato sistema di controllo termico del laboratorio.

Sul piano nazionale è stato finalmente sbloccato, con la firma recentemente avvenuta tra CNR e contraente industriale, il progetto «Sirio», riguardante un satellite geostazionario che porterà a bordo anche un'esperienza di avanguardia nel campo delle telecomunicazioni ad altissima frequenza.

**settore
termoelettromeccanico
e nucleare**

Il contesto in cui operano le aziende di questo settore non ha registrato, nel corso dell'esercizio, apprezzabili miglioramenti.

In particolare, non si è riscontrata la sperata evoluzione positiva della situazione determinata dal blocco, specie in relazione alle persistenti opposizioni alla loro localizzazione, degli ordini ENEL di centrali elettriche, la cui produzione costituisce, per il Gruppo, il fulcro dell'attività del settore. Questo stato di cose ha determinato, fin dal 1970, la paralisi dei programmi dell'Ente Nazionale, di gran lunga il maggiore cliente delle aziende italiane del settore. Soltanto per quattro centrali nucleari sono pervenute, fra il marzo e l'agosto del corrente anno, le relative lettere d'intento, anche se per due di esse si sono concretate nel frattempo le ormai consuete difficoltà di localizzazione.

La produzione fatturata, secondo i dati dell'ANIE, è stata nel periodo in esame di 770 miliardi di lire (con esclusione dei beni domestici di consumo durevole), contro i 658 del 1972, con un incremento, in termini correnti, del 17%; detto au-

mento risulta peraltro assai più contenuto (9% circa) in termini reali.

Le esportazioni sono aumentate del 15% (da 303 a 349 miliardi), mentre le importazioni hanno fatto un balzo del 27% (da 303 a 385 miliardi).

In tale quadro si è manifestato un processo di deterioramento della produzione e delle esportazioni italiane, in raffronto con i livelli conseguiti dai più diretti concorrenti, all'interno della Comunità.

In proposito, basti pensare che la produzione elettrotecnica italiana nel suo insieme sta ormai per essere raggiunta dai Paesi Bassi, rappresenta circa la metà di quella francese, meno di un terzo di quella britannica e un sesto di quella della Repubblica Federale Tedesca.

Meno grave il rapporto per le esportazioni, per le quali solo il raffronto con la Germania Occidentale ci è chiaramente sfavorevole.

Passando ad un esame più dettagliato dei settori di diretto interesse per il Gruppo, il macchinario per produzione e trasporto di energia e gli equipaggiamenti industriali, pur registrando qualche miglioramento della produzione fatturata a valori costanti (rispettivamente +4,4% e +9,5%), sono ancora al di sotto dei livelli raggiunti nel 1968, a causa dello scorrimento dei programmi ENEL e del rallentamento in genere degli investimenti, che solo nel corso dell'anno passato avevano dato qualche segno di ripresa.

Quanto alle apparecchiature per trazione elettrica, la situazione rimane di stallo (l'aumento verificatosi rispetto al 1972 è scarsamente significativo, data la limitatezza delle cifre in gioco), trattandosi di un comparto che ormai da molti anni lavora al di sotto del 50% della sua capacità produttiva, data la mancanza di un organico sviluppo delle reti ferroviarie, metropolitane e tranviarie. Aggiungasi la pressoché totale caduta delle esportazio-

ni, dovuta, anche in questo caso, alla ridotta concorrenzialità dell'industria nazionale dal punto di vista economico ed anche tecnico, in quanto il sistema 3.000 V a corrente continua adottato in Italia è scarsamente utilizzato all'estero.

Nella prima parte del 1973 il settore del macchinario convenzionale per produzione e trasporto di energia ha continuato a risentire della carenza di ordini che, per quanto riguarda l'ENEL, sono ancora rimasti, nel migliore dei casi, allo stato di affidamenti. Nel campo degli equipaggiamenti industriali si è registrato un discreto andamento per buona parte del semestre, al quale ha fatto riscontro, a partire dall'inizio dell'estate, una graduale flessione da collegarsi alle sopravvenute restrizioni creditizie. Una certa ripresa si è invece manifestata nell'ambito delle apparecchiature per trazione elettrica, grazie ad un più vivace afflusso di ordinativi, peraltro del tutto insufficiente a riequilibrare il citato sovradimensionamento produttivo del settore.

L'esame della situazione contingente dell'industria termoelettromeccanica nazionale conferma i gravi interrogativi, già prospettati lo scorso anno, che condizionano le prospettive di questo settore. Per quanto in particolare riguarda il comparto della grande generazione, di prevalente interesse del Gruppo, favorevoli aspettative erano state suscitate dall'approvazione avvenuta il 18 dicembre 1973, dopo un lungo iter legislativo, della Legge n. 880 sulla «localizzazione degli impianti per la produzione di energia elettrica», tendente, in linea generale, a sbloccare, attraverso nuove norme, l'annosa questione dei «siti» per le nuove centrali termoelettriche; per di più, per nove impianti «convenzionali» in programma (corrispondenti ad un totale di 10.720 MW di potenza, di cui 3.520 nel Mezzogiorno), già da tempo autorizzati dal CIPE, ma bloccati da resistenze «locali», il provvedimento dispo-

neva un acceleramento rilevante delle procedure da esso previste.

Tuttavia, a distanza di nove mesi dalla promulgazione della Legge, solo per due impianti (Porto Tolle e Brindisi), si sono potuti iniziare i lavori, essendo rimaste altrove immutate le resistenze delle Autorità locali, motivate essenzialmente da esigenze ecologiche, in merito al rilascio delle indispensabili approvazioni.

In pratica, la persistenza degli ostacoli che tuttora si frappongono alla piena operatività del dettato legislativo aggrava sempre più le pesanti difficoltà che questo stato di cose ha già determinato in un settore che si pone come condizionante per lo sviluppo dell'intero sistema economico, in relazione al sempre più marcato divario che si prospetta tra capacità di produzione di energia elettrica disponibile e crescente richiesta dell'utenza.

Sotto il profilo industriale, le conseguenze che si intravedono fin d'ora appaiono decisamente preoccupanti, sia per le imprese del Gruppo, sia per le altre; in proposito è il caso di ricordare che attività ad elevato contenuto tecnologico, come quelle termoelettromeccaniche e nucleari, generano per ogni commessa una rilevante quantità di lavoro indotto in altri campi: la costruzione di una centrale richiede fra l'altro attività nel campo delle opere civili e della carpenteria per oltre il 40% del costo totale.

Nel complesso, si calcola che il mancato sviluppo del programma di centrali termoelettriche convenzionali abbia bloccato investimenti pari a quasi 2.000 miliardi di lire, di cui 1.200 afferenti al settore industriale in considerazione, con una mancata occupazione di almeno 35.000 persone nei cantieri di costruzione e nelle altre imprese interessate. Vanno inoltre considerati gli ulteriori forti aumenti dei costi previsti per il 1975 che, sommati ai pesanti oneri finanziari connessi a lavorazioni sviluppate «per magazzino», nell'intento di evitare il fermo totale, rischia-

no di determinare gravi riflessi negativi sulle gestioni aziendali, accelerando la perdita di competitività dell'industria nazionale.

Passando all'esame specifico del settore nucleare, si rileva anzitutto che, sul mercato mondiale delle centrali nucleari, il 1973 ha segnato un nuovo record assoluto nella potenza ordinata, con 66.420 MWe (+29% rispetto alla potenza ordinata nell'anno precedente).

In particolare, negli Stati Uniti l'industria nucleare ha registrato un nuovo record di ordinazioni, con 53.950 MWe (26,5% in più rispetto al 1972), mentre l'Europa Occidentale nel suo complesso ha mantenuto all'incirca il medesimo livello del 1972 (8.630 MWe contro 8.435 MWe). Negli altri Paesi sono stati ordinati 2.960 MWe, dei quali 1.100 MWe in Giappone, cui si aggiungono altri 880 MWe di ordini nei Paesi socialisti.

La ripartizione degli ordini per tipo di reattore continua a segnare la nettissima prevalenza della filiera ad acqua leggera (oltre il 95% sul totale), nel cui ambito, a sua volta, si è accentuata la prevalenza della variante ad acqua in pressione rispetto a quella ad acqua bollente; v'è tuttavia da osservare che tre dei grandi costruttori americani offrono la prima, e uno soltanto la seconda.

L'andamento del 1974 fa ritenere che le previsioni formulate all'inizio dell'anno di un livello di ordini di 35-40.000 MWe per i soli Stati Uniti, saranno rispettate se non superate; al presente appare tuttavia difficile prevedere se il livello mondiale degli ordini a fine anno eccederà o no quello del 1973, e pertanto quale potrà essere l'effetto della «crisi petrolifera» al suo primo anno di «verifica».

Sempre sul piano internazionale, nella prima metà del corrente anno sono stati registrati due avvenimenti di rilievo: la scelta del Governo britannico di installare nei prossimi anni circa 4.000 MWe

di centrali nucleari del tipo denominato Steam Generating Heavy Water Reactor — SGHWR (simile al tipo italiano CIRENE), e l'inizio dell'esercizio a potenza della centrale prototipo del Colorado (330 MWe) appartenente alla filiera High Temperature Gas Reactor — HTGR, esercizio che, se darà favorevoli risultati, potrebbe estendere all'Europa e al Giappone il successo commerciale già ottenuto inizialmente negli Stati Uniti (oltre 8.000 MWe ordinati a fine 1973).

Passando alla situazione italiana, si auspica che il 1975 possa configurarsi come l'anno di rilancio nucleare nazionale. L'ENEL, dopo l'approvazione CIPE del proprio programma operativo, ha infatti inviato lettere d'intento per quattro centrali nucleari della potenza di circa 1.000 MWe ciascuna: due di queste sono state acquisite dall'Ansaldo Meccanico Nucleare (due reattori ad acqua bollente da 982 MWe) e due dal Consorzio Elettronucleare (due reattori ad acqua in pressione da 952 MWe) di cui è partner importante la Breda Termomeccanica. Questo successo del Gruppo, impegnato in tutte le quattro realizzazioni, convalida «a posteriori» la scelta di inserirsi anche nell'altra filiera «provata» ad acqua leggera tramite l'assunzione, intervenuta nel corso del 1973, del controllo della Breda Termomeccanica.

Va comunque ricordato che, anche in questo campo, l'ENEL provvederà al perfezionamento degli ordini solo nel momento in cui saranno superate tutte le difficoltà che, come detto, tuttora esistono in ordine alla localizzazione dei due impianti previsti nella zona del Molise.

Il CIPE, da parte sua, ha inoltre approvato il Piano Quinquennale CNEN 1974/78, che attende ora l'approvazione del Parlamento. Tale piano include, oltre alla prosecuzione dei progetti CIRENE e PEC, la cui realizzazione è affidata alla NIRA, anche finanziamenti, limitati ma non trascurabili, a disposizione dell'industria

nazionale nell'area dei reattori provati, con l'obiettivo di un sempre più efficiente utilizzo delle licenze e di una crescente autonomia tecnologica da parte dell'industria stessa. Sono auspicabili, al riguardo, un rapido avvio del programma PEC e una sollecita gestione dei relativi fondi da parte CNEN, dei quali le principali aziende nucleari del Gruppo (AMN, BRED, PMN, NIRA) dovrebbero essere importanti beneficiarie.

Nell'ambito delle attività nucleari del Gruppo meritano particolare segnalazione gli eventi qui di seguito elencati:

costituzione della SAIGE, con compiti di architetto industriale per centrali nucleari e convenzionali; in particolare, per le centrali nucleari, la società potrà fornire il supporto di ingegneria per le varie filiere;

cessione di una quota del pacchetto azionario della Fabbricazioni Nucleari dall'AMN all'AGIP Nucleare, in conformità agli accordi stipulati tra IRI ed ENI che, riconoscendo al Gruppo Finmeccanica la leadership nel campo dei reattori, assegna invece all'ENI la prevalenza nel ciclo del combustibile;

passaggio alla NIRA di tutti i contratti e commesse, già assegnati dal CNEN alla PMN e al consorzio Italimpianti-SNAM Progetti, per la realizzazione del reattore sperimentale PEC e il trasferimento alla NIRA stessa della quota del personale PMN impegnato nelle attività relative ai reattori avanzati (CIRENE e veloci a sodio);

definizione degli accordi tra la NIRA e il Commissariat à l'Energie Atomique francese e ancora tra NIRA, Technicatome e il raggruppamento industriale francese Alstom-Babcock Atlantique (GNR) per la realizzazione della centrale dimostrativa veloce a sodio Superphenix da 1200 MWe (il noto progetto UNIPED, cui l'ENEL partecipa per il 33% assieme all'EDF e alla tedesca RWE); tali accordi

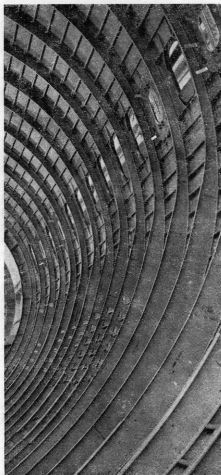
porteranno ad un'offerta congiunta del consorzio NIRA-Technicatome-GNR per i principali componenti della caldaia nucleare della suddetta centrale, oltreché al distacco (già attuato) di un rilevante gruppo di tecnici NIRA nei gruppi di progetto operanti in Francia;

firma di un memorandum d'intesa tra l'Ente atomico canadese (AECL), la PMN e l'Italimpianti, nel quadro della prevista partnership per offrire e realizzare in Italia e all'estero centrali nucleari del tipo ad acqua pesante basate sulla tecnologia canadese (filiera CANDU).

Si ritiene opportuno, concludendo l'esame del settore termoelettromeccanico-nucleare, metterne ulteriormente in evidenza lo stato e le prospettive. Solo l'auspicato, rapido e generalizzato superamento del blocco delle centrali elettriche convenzionali, ed il conseguente flusso di ordini, potrà consentire di dare copertura alle lavorazioni oggi in corso «per magazzino» e di avviare le altre occorrenti per assicurare la saldatura con quelle delle quattro centrali nucleari ENEL che, tenuto conto dei non brevi tempi tecnici necessari per le fasi di studio e progettazione e per l'approvvigionamento dei materiali, potranno svilupparsi in pieno solo tra il 1976 e il 1977. In caso contrario, sono da scontare a breve scadenza gravi vuoti di lavoro per le industrie del ramo, con tutte le prevedibili conseguenze sul piano produttivo e quindi occupazionale, oltreché ovviamente sul piano economico.

Un definitivo assessment del settore potrà comunque ottenersi solo con il conferimento, fin dai prossimi mesi, di ulteriori ordinazioni di centrali nucleari e convenzionali (per quanto potranno correre) e soprattutto con la definizione, da parte dell'ENEL, di precisi programmi a medio-lungo termine, che fissino le successive fasi di realizzazione e consentano quindi all'industria di predisporre tempestivamente i propri programmi di attività e di investimento.

LINEE EVOLUTIVE DEL GRUPPO FINMECCANICA



Al 30 giugno 1974 la Finmeccanica deteneva partecipazioni dirette o indirette in 36 aziende industriali, con 49 stabilimenti di produzione, oltre che in numerose società minori, prevalentemente con attività commerciale. Tra le principali variazioni strutturali verificatesi:

la cessione della fonderia già dell'Ansaldo Meccanico Nucleare alla Società Fonderie di Multedo (controllata al 75% dalla Mammut di Genova, con partecipazione Ansaldo San Giorgio del 25%);

la cessione all'EGAM della Società NUI;

la cessione alla Dollond International della partecipazione nella Filotecnica Salmoiraghi;

l'acquisizione, dalla SPI, del 45% del pacchetto azionario Itemar.

Nel corso del 1973 è proseguita l'azione volta a definire le strutture nell'ambito del comparto termoelettromeccanico-nucleare, anche in relazione all'avvenuta acquisizione al Gruppo, alla fine del precedente esercizio, della Breda Termomeccanica e della Termosud, che ha consentito di porre le basi per una ulteriore razionalizzazione e specializzazione produttiva delle varie aziende operanti nel settore che ormai ha assunto una posizione del tutto preminente in campo nazionale; secondo questa direttrice si è avviata la concentrazione in una unica società delle attività manifatturiere dell'Ansaldo Meccanico Nucleare e dell'ASGEN.

Si è già ampiamente fatto cenno ai gravi problemi che la crisi energetica ha posto al settore automobilistico, dove si è manifestata una inversione di tendenza al momento non compiutamente valutabile; sono pertanto in corso analisi e studi per poter individuare una valida strategia per le aziende interessate.

Per quanto riguarda le aziende produttrici di macchinario industriale, si stanno approfondendo possibili soluzioni strutturali e tecnico-produttive per il superamento delle deficienze dimensionali e di prodotto che affliggono le singole unità.

Per quanto concerne le altre aziende, le sopra ricordate cessioni si inquadrano nell'indirizzo di razionalizzazione e specializzazione sempre seguito, che non la-

scia spazio nel Gruppo ad attività marginali o comunque tali da non giustificare la presenza Finmeccanica.

Gli investimenti in nuovi impianti effettuati nel 1973 ammontano a circa 77 miliardi, con una contrazione, rispetto al precedente esercizio, di circa 31 miliardi, in funzione essenzialmente dell'ultimazione dei programmi relativi allo stabilimento Alfasud di Pomigliano d'Arco.

L'incidenza del settore automobilistico è comunque rimasta prevalente (60% sul totale), nonostante la fase di riconsiderazione negli investimenti Alfa Romeo di fronte alla nuova situazione nella quale è venuti ovunque a trovarsi l'industria automobilistica. L'azienda si è infatti limitata a portare a termine le opere già impegnate ed avviate nei precedenti esercizi, come la costruzione dei necessari servizi per lo stabilimento di Arese (refettori per le maestranze, uffici per la direzione tecnica, ultimazione del centro direzionale).

Per quanto concerne la Spica, nel nuovo stabilimento di Livorno sono stati completati i fabbricati e i servizi generali, mentre il trasferimento degli impianti e macchinari verrà ultimato entro l'anno.

Quanto alle altre aziende del Gruppo, vanno poi citati, per la loro entità, gli investimenti dell'Ansaldo Meccanico Nucleare, che ha in corso di realizzazione un programma di potenziamento ed adeguamento dei mezzi produttivi dello stabilimento di Sampierdarena, in particolare per quanto riguarda la grande meccanica. Anche l'ASGEN ha effettuato investimenti di rilievo, particolarmente per gli stabilimenti Grandi Macchine e Medie Macchine, per i quali sono stati acquisiti mezzi produttivi tecnologicamente avanzati. La SIMEP ha pressoché completato la costruzione dello stabilimento di Arzignano, destinato prevalentemente alla produzione di motori elettrici di serie e che verrà ultimato nel corrente eser-

cizio. L'ITEMAR ha iniziato la costruzione dello stabilimento di Monsampolo del Tronto (AP), per la produzione di corpi scaldanti. Da ricordare anche le ristrutturazioni produttive ed i potenziamenti impiantistici in corso presso la FAG Italiana.

Per quanto concerne gli Stabilimenti Aeritalia, gli investimenti, riguardanti essenzialmente attrezzature e impianti specifici, sono rimasti contenuti in modesti limiti, in attesa che si chiariscano gli orientamenti governativi in materia di politica per l'industria aeronautica.

In concomitanza con le realizzazioni impiantistiche è continuata anche l'azione per l'aggiornamento tecnico-economico dei prodotti e dei processi, il miglioramento dei criteri e delle strutture necessarie per un efficace controllo delle gestioni ed una sempre più efficiente conduzione, tale da consentire il migliore utilizzo delle risorse disponibili e il contenimento, per quanto possibile, dei crescenti costi di produzione.

Sempre in quest'epoca, e con riferimento particolare al primo degli aspetti sopracitati, un costante impegno è dedicato alle attività di ricerca e sviluppo, a livello aziendale, settoriale e anche intergruppo, avvalendosi, per quanto possibile, delle agevolazioni previste dalla vigente legislazione.

L'importo complessivo dei finanziamenti fino ad ora ottenuti dalle aziende del Gruppo dal Fondo IMI per la ricerca applicata si avvicina ai 7 miliardi e riguarda programmi che si svilupperanno nell'arco di alcuni anni. Tale importo è di prevalente pertinenza del settore termoelettromeccanico e riguarda le grandi macchine rotanti termiche ed elettriche, i trasformatori, i superconduttori, la trazione.

Dal canto loro le aziende operanti nel settore nucleare hanno potuto fruire di alcuni contributi per ricerche di specifico interesse.

ANDAMENTO COMMERCIALE E PRODUTTIVO DEL GRUPPO FINMECCANICA



L'andamento commerciale delle aziende appare, ad un primo esame, nel complesso soddisfacente; le acquisizioni hanno raggiunto infatti il volume di 914 miliardi circa, con un incremento di 176 miliardi (+24%) ed il fatturato quello di 860 miliardi, con una lievitazione quindi più contenuta (119 miliardi, pari al 16%). Peraltro, ove si consideri il quadro nelle sue singole componenti, emergono immediatamente quelle ombre e quei motivi di preoccupazione che si sono evidenziati in tutta la loro gravità nel 1974.

La grave situazione di carenza della domanda interna nella quale si sono trovate le Aziende del Gruppo emerge subito dall'esame dell'andamento delle acquisizioni in Italia, aumentate nel complesso del 7% e quindi diminuite in termini reali ove si tenga conto della lievitazione intervenuta nei prezzi, a fronte del notevole sviluppo della componente estera, salita da 164 a 298 miliardi (+82%) e che in pratica ha determinato l'incremento verificatosi nelle acquisizioni.

Passando all'esame dei singoli settori, si deve sottolineare come per quello automobilistico assuma una maggiore significatività il confronto delle ordinazioni, più che quello del fatturato, il cui incremento risulta maggiore di quello registrato dagli ordini per l'accumulo verificatosi a fine

1973 di quelli in portafoglio. Esaminando la composizione delle acquisizioni, si rileva infatti che il maggior volume registrato nel 1973 risulta in parte dovuto all'entrata in funzione dell'Alfasud ed in parte all'aumento dei prezzi e alla migliorata composizione delle vendite sia come tipi, sia come ripartizione tra Italia e estero. Le vetture fatturate dall'Alfa Romeo-Milano sono state 129.141 (di cui 50.339 all'estero) con un incremento del 12% rispetto al 1972 (+24% per le esportazioni), anno durante il quale si era peraltro registrata una diminuzione del 6% rispetto al precedente esercizio.

Nel settore aerospaziale, sia gli ordini che il fatturato hanno subito una flessione rispettivamente del 56% e del 12%; pure avendo presente il particolare tipo di attività, riguardante commesse a lungo ciclo e di rilevante importo, quale quella per i G222 che aveva interessato il 1972, e quindi con acquisizioni soggette a notevoli oscillazioni da un esercizio all'altro, l'andamento commerciale di questo comparto, sia nel 1973 che nei primi mesi del 1974, conferma la critica situazione dell'industria aerospaziale italiana.

Estremamente limitato l'incremento del fatturato termoelettromeccanico e nucleare (+2%) ed indicativo anzi di una contrazione in termini reali, in funzione della prolungata stasi nella realizzazione dei programmi impiantistici ENEL e quindi nelle ordinazioni di nuove centrali; la notevole espansione delle acquisizioni (+96 miliardi, pari al 77%) è infatti dovuta, per gli impianti di generazione, soprattutto alla componente estera e, per il macchinario elettrico, ad una forte ripresa della domanda di motori medi e piccoli, tanto più significativa se si ha riguardo alla stasi degli investimenti siderurgici che rappresentavano nel passato uno dei più importanti sbocchi per questa produzione.

L'elevato volume delle acquisizioni nel primo semestre del 1974 va messo in re-

lazione essenzialmente all'assegnazione all'AMN, ASGEN e Breda Termomeccanica degli ordini relativi alle due centrali nucleari ENEL (V e VI), oltre che ad un ulteriore sviluppo sui mercati esteri; si è già detto tuttavia delle preoccupazioni che nel breve termine comporta il perdurare del blocco delle nuove centrali termoelettriche, per quello che concerne sia il carico di lavoro, sia gli oneri, in specie finanziari, relativi a quelle lavorazioni iniziate senza alcun ordine formale per consentire una sia pure ridotta attività produttiva.

Tra le commesse nucleari di particolare valore acquisite nel periodo, meritano particolare citazione anche il grosso contratto sottoscritto nei mesi scorsi tra Breda Termomeccanica e Westinghouse per la fornitura di vessels per 9 centrali nucleari ad acqua pressurizzata da 1.200 MWe l'una, con opzione per altre 24 (si tratta del più grande ordine singolo di vessels finora mai concluso nel mondo) e l'acquisizione, da parte della PMN, insieme alla FIAT e con PMN capofila, del contratto con la Comunità Europea per la progettazione e la fornitura dei due grandi circuiti sperimentali ad acqua leggera per il reattore ESSOR di Ispra.

L'insieme delle altre aziende produttrici di macchinario industriale ha registrato un sensibile incremento degli ordini (+51%) sia sul mercato nazionale (+39%), sia su quelli esteri (+106%), mentre il fatturato ha negativamente risentito della riduzione del carnet di lavoro, insufficientemente alimentato dagli esigui ordini affluiti nel biennio 1971-1972. Al fine di meglio valutare la situazione di queste aziende, si sottolinea che, ancora nel 1973, gli ordini acquisiti risultavano sensibilmente inferiori al consuntivo del 1970, e ciò in termini puramente monetari.

In merito alle singole aziende, la SAIMP, sia pure in un mercato reso difficile dalla stasi degli investimenti automobilistici,

ha praticamente ultimato la ristrutturazione commerciale ed il rinnovo della gamma dei propri prodotti, ciò che ha consentito di registrare i primi miglioramenti della gestione aziendale.

Per quanto riguarda il ramo delle grandi presse, cui è interessata la FMI Mecfond, l'andamento produttivo del 1973 ha sensibilmente risentito dello scarso volume di lavoro acquisito durante l'anno precedente. Per contro, le acquisizioni hanno registrato un apprezzabile incremento rispetto ai preoccupanti livelli del 1972, grazie all'accresciuto peso della componente estera.

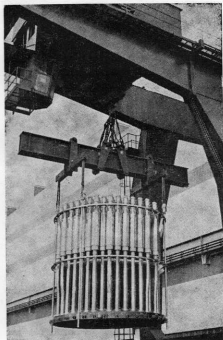
Con riferimento, infine, al settore della movimentazione portuale, la CMI ha raccolto i primi frutti dall'impegno da tempo posto soprattutto nella sua attività pilota, quella dell'ingegneria della movimentazione dei materiali, con particolare riferimento alle gru portuali e cantieristiche.

Relativamente alle aziende di meccanica varia, si può rilevare come il loro andamento sia stato, almeno nell'insieme, abbastanza positivo.

In particolare è da segnalare il soddisfacente andamento dell'ITM-ITS (con un incremento negli ordini del 122%), favorito dalla ripresa del mercato per le macchine di movimentazione terra, unita ad una intensa attività di introduzione e qualificazione sui mercati esteri. Altra azienda che ha consuntivato un sensibile aumento nelle ordinazioni è stata l'Aerimpianti (+90%), grazie anche al suo inserimento nel campo dell'incenerimento di rifiuti.

Buone affermazioni sono state conseguite anche dalla San Giorgio Elettrodomestici (+48%), dalla WAGISPA (+80%) sempre con elevate percentuali di esportazioni, dalla Stabilitimenti Meccanici VM (+55%) e dalla Termomeccanica Italiana (+51%).

ATTIVITA' COMMERCIALE ALL'ESTERO



L'attuale andamento della bilancia commerciale del Paese pone l'imperativo categorico, ribadito recentemente anche da autorevoli esponenti governativi, di contenere le importazioni e di aumentare al massimo le esportazioni.

Va subito sottolineato come le difficoltà che i mercati internazionali stanno attraversando, acuite dagli enormi squilibri valutari creati dalla crisi petrolifera, comportino una sempre più accentuata concorrenzialità tra i principali Paesi industrializzati, costretti a spingere con ogni mezzo le esportazioni, specie attraverso adeguate provvidenze dirette o indirette.

Per contro le nostre industrie, in particolare quelle del settore dei beni strumentali, per noi di fondamentale importanza, già in posizione di minore concorrenzialità, hanno sempre dovuto lamentare l'inadeguatezza delle misure di sostegno poste in essere dalle nostre Autorità e non hanno quindi potuto sufficientemente sviluppare, come con maggiori aiuti sarebbe stato possibile, la propria penetrazione sui mercati esteri e le relative specifiche strutture.

In queste condizioni, particolarmente grave appare l'attuale situazione di completo blocco del sistema di assicurazione e finanziamento crediti all'esportazione, per una efficace e soprattutto tempestiva soluzione.

Mentre, infatti, viene ribadita in ogni sede l'esigenza di aumentare la componente estera aziendale, in realtà tutto l'insieme delle aziende italiane produttrici di beni strumentali si trova a fronteggiare una crisi così grave in condizioni di assoluta inferiorità rispetto ai paesi concorrenti.

Detta situazione generale trova riscontro in quella delle aziende del Gruppo, le cui esportazioni sono concentrate soprattutto nei due grandi settori automobilistico e dei beni strumentali.

Mentre per il primo la ben nota situazione mondiale del mercato non consente di formulare al momento positive previsioni, per i beni strumentali la continua lievitazione dei costi e l'impossibilità di assicurare e finanziare le vendite all'estero a condizioni comparabili a quelle della concorrenza straniera rischiano di portare ad un vero e proprio blocco delle nostre esportazioni in questo settore, anche per i riflessi psicologici fortemente negativi che tale situazione determina nei mercati di destinazione.

Le conseguenze che il perdurare di questo stato di cose avrebbe sul piano produttivo, economico e occupazionale sono fa-

cilmente immaginabili per aziende di settori, come quelli del macchinario elettromeccanico, del macchinario industriale in genere e degli impianti, per i quali il mercato interno è, come noto, del tutto insufficiente e viene ad essere sempre più oggetto di una rafforzata concorrenza da parte delle industrie degli altri Paesi, favorite ovviamente anche sul nostro mercato dalle particolari provvidenze di cui godono.

L'obiezione che l'esportazione di beni con pagamento dilazionato rappresenta solo un'esigua quota dell'esportazione complessiva nazionale (5-7%) non risulta giustificata ove si consideri che importanti gruppi di aziende italiane possono vivere solo con il mantenimento e lo sviluppo di tale esportazione, che d'altra parte è la più qualificante per l'industria di un paese evoluto, trattandosi di rami industriali caratterizzati da valore aggiunto e contenuto tecnologico elevati, con diffusi effetti indotti sulle industrie collaterali. Essi rivestono quindi, ben al di là della loro limitata incidenza statistica sul totale del flusso delle esportazioni, una importanza nevralgica, sia per sormontare le implicazioni depressive dell'attuale fase economica, sia per sostenere il processo di qualificazione del nostro apparato produttivo verso una struttura più solida e avanzata; esigenza questa ultima che la evoluzione dei mercati e lo sviluppo industriale dei paesi emergenti, da un lato, e il livellamento ormai raggiunto fra Italia e paesi concorrenti in materia di costo dei fattori produttivi, dall'altro, rendono quanto mai attuale e pressante. Le esportazioni di beni strumentali sono pertanto quelle che, nella situazione che si va delineando, appaiono come le uniche suscettibili di sviluppo e quindi di dare un apporto alla nostra bilancia dei pagamenti.

E' evidente che, in assenza di adeguate iniziative da parte delle autorità di Governo, atte a garantire un più elevato

plafond assicurativo e una congrua disponibilità di fondi a medio credito, potrebbero essere messe in crisi anche tutte le forniture e trattative in corso, con minacce di rescissioni di contratti e possibile perdita di mercati che spesso, in questo settore, sarebbe veramente arduo riconquistare.

Corre pertanto l'obbligo di richiamare l'attenzione delle competenti autorità sul fatto che la diminuzione o l'annullamento della componente estera significa per le aziende interessate una riduzione di attività non compensabili altrimenti, con gravissimi riflessi in materia economica ed occupazionale e per il futuro industriale del Paese: in altre parole, il mancato stanziamento di risorse, relativamente limitate, per il finanziamento dell'esportazione, comporterà per il bilancio dello Stato oneri ben più gravi, sotto forma di ripianamento delle perdite aziendali o di contributi alla Cassa integrazione, con l'ulteriore aggravante di avere compromesso per un lungo periodo le posizioni delle industrie italiane sui mercati esteri.

Sia da parte delle Aziende, sia da parte della Finmeccanica in appoggio ed integrazione dell'attività aziendale, continuerà ad essere posto il massimo impegno per fronteggiare queste gravi difficoltà. A questo fine si sta operando, da un lato, per intensificare l'azione di penetrazione verso aree, quali quelle dei paesi petroliferi, suscettibili di offrire prospettive di affari svincolati dal problema del finanziamento, e dall'altro, per limitare per quanto possibile le conseguenze delle presenti difficoltà sui nostri mercati tradizionali (che rappresentano sempre le aree di prevalente destinazione delle produzioni in questione) non esitando ad affrontare gravi sacrifici economici, pur di assicurare il mantenimento dei contratti in corso e il proseguimento di tutte le trattative per le quali non venga tassativamente richiesta dal cliente la preventiva garanzia di finanziamento.

FATTORE LAVORO



L'occupazione complessiva del Gruppo risultava a fine 1973 di 80.093 dipendenti, con un incremento di circa 6.090 unità (+8,2%) rispetto alla stessa data dell'anno precedente.

L'espansione dell'occupazione è proseguita anche nel 1974; nel corso dei primi sei mesi si sono aggiunte altre 615 nuove unità. La forza complessiva al 30 giugno 1974 ha così raggiunto le 80.710 unità.

Il fabbisogno complessivo di nuovo personale, per incremento di organico e per sostituzioni, è stato nel 1973 di 11.035 unità, con un indice di mobilità del 21,3%, inferiore a quello del '72 (22,6%) per il minor tasso di immissione.

Nel 1973 è stata dedicata un'attenzione particolare alle attività di formazione: quelle relative ai quadri sono state svolte, sempre in prevalenza con la collaborazione dell'IFAP, sia attraverso interventi formativi progettati in modo autonomo dalle stesse aziende, sia ricorrendo alle

consuete iniziative IFAP (alle quali hanno aderito circa 210 quadri per 250 settimane/uomo); quelle destinate al personale tecnico sono state sviluppate in massima parte utilizzando l'ANCIFAP.

Sempre nel 1973 sono continuate le iniziative per il preinserimento, perfezionamento e riqualificazione della manodopera, svolte presso i diversi CIFAP, che hanno interessato complessivamente 2.200 unità circa.

Il fenomeno dell'assenteismo continua a essere preoccupante: il tasso medio di mancata prestazione, limitatamente alla manodopera, è stato pari al 25,2% con un aumento di due punti rispetto al 1972.

Suddiviso per i principali componenti, detto indice riguarda per 16,9 punti l'assenteismo vero e proprio (12,2 malattia, 0,9 infortuni, 3,8 scioperi) e per 8,3 punti fattori da considerare fisiologici (ferie 5,4; permessi 1,8; motivi diversi 1,1).

Nel corso del 1973 sono andate perdute complessivamente per scioperi 4.049.114 ore, di cui: per rinnovo del contratto di lavoro n. 3.783.168; per vertenze aziendali n. 70.288; per scioperi di solidarietà e vari n. 195.658.

Nel primo semestre del 1974 la conflittualità per le «piattaforme» aziendali e per «scioperi di solidarietà» è stata molto elevata, con un totale di 3.176.063 ore perdute.

Il costo del personale ha registrato nel 1973 un aumento medio ponderale del 20,6% sul 1972 (24,7% per gli operai e 14,5% per gli impiegati).

Alla formazione di detto incremento hanno concorso: a) il rinnovo del contratto di lavoro che ha comportato un incremento del costo medio del 17%; b) incremento della contingenza di 23 punti; c) oneri per la contrattazione aziendale. Da segnalare, infine, che l'indennità di contingenza è aumentata, nei primi otto mesi del 1974, di ben 26 punti.

ANDAMENTO ECONOMICO

Le risultanze 1973 delle aziende del Gruppo non hanno potuto sottrarsi alla perdurante influenza dell'andamento a forbice fra costi dei fattori produttori e produttività, esaltato dall'intensificazione del processo inflazionistico, che da tale andamento non può, a sua volta, non ricevere ulteriori spinte. Infatti, sia per le caratteristiche strutturali, sia per i condizionamenti particolari di alcuni settori, le aziende manifatturiere si sono trovate nella impossibilità di recuperare sui ricavi i massicci incrementi dei costi di personale e quelli, estremamente onerosi, delle materie prime e subforniture, in particolare di prodotti siderurgici; va infatti tenuto conto sia del blocco dei listini, che ha interessato tutte le aziende con produzione per magazzino, sia della limitata applicabilità, in vari casi, delle clausole di revisione per le aziende che producono normalmente su commessa. Si ricorda inoltre il costante aggravio degli oneri finanziari, in connessione alla forte lievitazione nei tassi registrata nel 1973 e accentuatasi nel 1974.

Infine i risultati delle aziende scontano, nella quasi totalità, ammortamenti stanziati in base alle massime aliquote fiscali, senza alcuna decurtazione per il ridotto utilizzo degli impianti in dipendenza sia della conflittualità ed assenteismo, sia del deficiente carico di lavoro di alcune aziende.

Il comparto automobilistico è quello che presenta il più marcato deterioramento nelle risultanze, derivante solo in piccola parte dalla crisi energetica, ma soprattutto dallo squilibrio tra costi e ricavi e dalla impossibilità di rispettare i programmi di produzione e di vendita in conseguenza sia delle gravi agitazioni per il rinnovo del contratto di lavoro, sia

dell'assenteismo, rimasto su livelli inaccettabili.

Il comparto termoelettromeccanico - nucleare ha, nel complesso, visto un miglioramento; in particolare l'ASGEN ha segnato una inversione di tendenza nei propri risultati; l'Ansaldo Meccanico Nucleare ha invece registrato una perdita sensibilmente superiore a quella del precedente esercizio, essenzialmente legata alle minusvalenze patrimoniali connesse alla cessione da parte dell'azienda genovese della Fonderia di Multedo, ma anche conseguente ad un primo, sia pur limitato, riflesso delle difficoltà di armonico sviluppo della produzione, connesse al protrarsi del blocco nella costruzione di nuove centrali; tali difficoltà, insieme ai maggiori oneri, specialmente di natura finanziaria, derivanti dalla impostazione di lavorazioni senza ordini, comportano invece pesanti preoccupazioni per l'andamento economico, nell'immediato futuro, oltre che per l'AMN, anche per la Breda Termomeccanica e per l'Italtrafo, che ha dovuto supplire alla mancanza di ordini ENEL rivolgendosi ai mercati esteri e scontando quindi, data la fase di introduzione, prezzi non remunerativi o concedendo prezzi bloccati.

Per quanto riguarda l'Aeritalia, infine, le difficoltà del settore aeronautico hanno comportato per l'Azienda una pesante perdita che sconta, peraltro, un primo ammortamento dei notevoli costi sostenuti per gli studi e l'impostazione dei programmi.

Un ulteriore sensibile appesantimento dei risultati si è verificato per le aziende produttrici di macchinario industriale, gravemente colpite dalla situazione di insufficiente carico di lavoro maturatasi nei precedenti esercizi, aggravata anche dalla scarsa remuneratività dei prezzi.

L'andamento delle altre aziende si è presentato nel complesso stazionario, sia pure come compensazione tra risultanze positive e risultanze ancora negative.

**FATTURATO E ORDINI ASSUNTI DELLE AZIENDE DEL GRUPPO FINMECCANICA
PER SETTORI MERCEOLOGICI NEGLI ANNI 1972-1973 E 1° SEMESTRE 1973-1974**
(in Lire milioni)

	FATTURATO				ORDINI ASSUNTI			
	1972	1973	1973	1974	1972	1973	1973	1974
			1° sem.	1° sem.			1° sem.	1° sem.
ITALIA								
— Automobilistiche	196.843	261.738	137.911	134.571	209.199	262.588	136.758	126.820
— Aerospaziali	66.241	55.126	29.494	21.022	159.682	62.099	44.723	20.359
— Termoelettromecc. e nucleari	154.040	157.116	61.549	85.166	93.599	136.228	48.226	290.723
— Altre meccaniche e impianti industriali	126.178	125.197	52.495	77.073	111.512	155.041	67.302	104.567
TOTALE	543.302	599.177	281.449	317.832	573.992	615.956	297.009	542.469

ESTERO

— Automobilistiche	90.406	157.577	52.124	80.927	96.417	151.387	55.165	60.363
— Aerospaziali	42.483	40.440	17.806	19.654	12.713	13.680	7.907	34.616
— Termoelettromecc. e nucleari	29.001	29.265	11.926	12.524	31.082	84.383	18.535	62.470
— Altre meccaniche e impianti industriali	36.402	33.802	16.618	27.232	23.427	48.411	24.394	56.645
TOTALE	198.292	261.084	98.474	140.337	163.639	297.861	106.001	214.094

TOTALE

— Automobilistiche	287.249	419.315	190.035	215.498	305.616	413.975	191.923	187.183
— Aerospaziali	108.724	95.566	47.300	40.676	172.395	75.779	52.630	54.975
— Termoelettromecc. e nucleari	183.041	186.381	73.475	97.690	124.681	220.611	66.761	353.193
— Altre meccaniche e impianti industriali	162.580	158.999	69.113	104.305	134.939	203.452	91.696	161.212
TOTALE	741.594	860.261	379.923	458.169	737.631	913.817	403.010	756.563

ILLUSTRAZIONE DEL BILANCIO

**valori del bilancio
1 luglio '73 - 30 giugno '74**

Attivo	L. 148.754.162.542
Passivo	L. 78.886.906.240
Netto patrimoniale	L. 69.867.256.302
<i>così composto</i>	
Capitale sociale	L. 112.500.000.000
Riserva ordinaria	L. 22.090.315
	L. 112.522.090.315
<i>a dedurre</i>	
Residuo perdite a nuovo	L. 17.195.805
Perdita esercizio 1973-74	L. 42.637.638.208
	L. 42.654.834.013
Netto patrimoniale	L. 69.867.256.302

SITUAZIONE PATRIMONIALE

attivo

Banche e Istituti Finanziari

L'importo presenta una riduzione di Lmil. 121 rispetto al precedente esercizio, per effetto delle normali oscillazioni delle operazioni di trasferimento di fondi.

Partecipazioni

Il decremento di Lmil. 3.677 deriva dalle seguenti variazioni:

1. in aumento:

a) nuove sottoscrizioni di azioni	Lmil. 28.176
b) acquisti di azioni	» 2.940
totale	» 31.116

2. in diminuzione:

a) svalutazioni di azioni	Lmil. 32.814
b) vendite di azioni	» 1.979
totale	» 34.793

Le vendite di azioni hanno procurato perdite di cessione per Lmil. 1.010 e utili per Lmil. 480.

Il decremento della voce partecipazioni della collegata Mecfin (Lmil. 1.614) va attribuito alla vendita di 98.000 azioni Termosud (Lmil. 1.603), 10.000 Saige (Lmil. 10) e 594 NUI (Lmil. 1).

La diminuzione complessiva della voce partecipazioni che si rileva dal bilancio consolidato è pari a Lmil. 3.691; essa differisce dalla somma dei singoli decrementi (Lmil. 3.677 per la Finmeccanica e Lmil. 1.614 per la Mecfin) per la influenza di una partita di consolidamento ascendente a Lmil. 1.600, e cioè per la svalutazione della partecipazione Mecfin operata dalla Finmeccanica.

Crediti verso Società collegate

Nel bilancio consolidato tale voce registra un incremento, al netto delle partite di consolidamento, pari a Lmil. 18.088 cui fanno riscontro un decremento per la Finmeccanica di Lmil. 53.778 (da Lmil. 65.653 a Lmil. 11.875) ed un incremen-

to per la Mecfin di Lmil. 71.883 (da Lmil. 47.850 a Lmil. 119.733).

Crediti diversi

Il modesto incremento di Lmil. 235 deriva da un decremento di Lmil. 2.769 per la Finmeccanica ed un incremento di poco superiore per la Mecfin (Lmil. 3.004).

Immobili

Nel bilancio consolidato si rileva un lieve decremento da attribuirsi principalmente alle variazioni nella consistenza degli immobili della collegata Mecfin a seguito di alienazioni di terreni nella zona di Pomigliano per Lmil. 10 e di lavori di sistemazione nello stabilimento ex Sipsre (Lmil. 5).

Mobili, arredi, automezzi

Anche la variazione in questa voce riguarda prevalentemente la Mecfin (Lmil. 13 su un totale di Lmil. 15) per l'acquisto di un elaboratore elettronico.

Scarto cartelle sul mutuo fondiario

La voce in esame, che interessa unicamente la Finmeccanica, presenta un decremento di Lmil. 3 corrispondente alle quote di ammortamento dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi

Nell'insieme, al netto delle partite di consolidamento, l'importo ammonta a Lmil. 3.571 di cui Lmil. 3.468 costituiti da ratei relativi ad interessi attivi di competenza del II trimestre 1974 ancora da capitalizzare al 30 giugno 1974 e Lmil. 103 da risconti di interessi, addebitati alla Finmeccanica a fronte dello sconto di effetti finanziari, ma non di competenza dell'esercizio.

passivo

Banche e Istituti Finanziari

La situazione debitoria verso banche ed istituti finanziari presenta, rispetto al precedente esercizio, un sensibile incremento (Lmil. 30.268), in buona parte derivante dalla stipula con l'IMI di un mutuo di Lmil. 26.278. L'incremento rappresenta la differenza tra una variazione in aumento per la Mecfin di Lmil. 47.402 (da Lmil. 59.688 a Lmil. 107.090) ed una variazione in diminuzione per la Finmeccanica di Lmil. 17.134 (da Lmil. 85.466 a Lmil. 68.332). La variazione in diminuzione deriva, a sua volta, da una riduzione di Lmil. 58.200 dei conti ordinari e da un aumento di Lmil. 41.066 relativo ai conti con garanzia reale, al mutuo di cui sopra e ad effetti finanziari.

Debiti verso collegate

Al netto delle partite di consolidamento, presentano, nel bilancio consolidato, un aumento di Lmil. 31.373. L'aumento prevalente si riscontra nella situazione della Mecfin (Lmil. 30.392), giacchè quei debiti sono passati da Lmil. 654 a Lmil. 31.046, mentre nel bilancio della Finmeccanica si registra una modesta variazione (circa Lmil. 1.000) essendo aumentati i debiti in oggetto da Lmil. 277 a Lmil. 1.277. L'incremento riguarda per la quasi totalità importi di mutui stipulati dalle singole controllate e versati temporaneamente dagli Istituti Mutuanti alla Mecfin nelle more del perfezionamento delle relative formalità.

Debiti diversi

Nella situazione consolidata presentano un decremento di Lmil. 1.767 da attribuirsi principalmente alla Finmeccanica (da Lmil. 5.562 a Lmil. 3.883) ed in misura modesta alla Mecfin (da Lmil. 1.650 a Lmil. 1.562).

Ratei passivi

Nell'insieme si rileva un incremento di Lmil. 4.159 cui fanno riscontro incrementi, per la Finmeccanica, di Lmil. 595 (da Lmil. 1.922 a Lmil. 2.157) e per la Mecfin di Lmil. 4.466 (da Lmil. 200 a Lmil. 4.666). Trattasi principalmente di interessi passivi di competenza del II trimestre 1974.

Fondi di ammortamento

Sia per gli immobili che per gli altri cespiti, i fondi risultano incrementati delle normali quote di competenza dell'esercizio, calcolate secondo le aliquote fiscalmente ammesse, al netto degli accantonamenti relativi ai cespiti alienati.

Fondo liquidazione personale

La posta risulta incrementata di Lmil. 279, al netto delle indennità corrisposte nell'esercizio al personale cessato del servizio.

Capitale Sociale

In adempimento alle delibere dell'Assemblea Straordinaria del 31 ottobre 1973, il capitale sociale è stato ridotto da lire 150.000.000.000 a L. 112.500.000.000. Nella stessa Assemblea fu anche deliberato l'aumento del capitale da L. 112.500.000.000 a L. 225.000.000.000 mediante emissione di n. 150.000.000 di nuove azioni del valore nominale di L. 750 ciascuna: detto aumento non ha avuto ancora attuazione in attesa delle occorrenti autorizzazioni ministeriali.

conto profitti e perdite

Il conto profitti e perdite della Finmeccanica si configura in sintesi come segue:

Profitti	L. 5.905.803.295
Spese e Perdite	» 48.543.441.503
Perdita esercizio	L. 42.637.638.208

Alla perdita dell'esercizio va aggiunta la perdita residua dei precedenti esercizi in L. 17.195.805 portando il totale a L. 42.637.638.208.

Con riguardo alle principali componenti dei totali emergenti dal conto profitti e perdite si forniscono alcuni dettagli:

Dividendi

La riduzione rispetto all'esercizio precedente (L. mil. 1.359) è da imputarsi quasi esclusivamente alla mancanza del dividendo sulle azioni Alfa Romeo.

Proventi finanziari

L'incremento che si nota nel bilancio consolidato (Lmil. 5.296) trova riscontro nei rispettivi conti profitti e perdite, al netto delle partite di consolidamento, nell'importo di Lmil. 1.372 per la Finmeccanica (da Lmil. 2.589 a Lmil. 3.961) e nell'importo di Lmil. 5.398 per la collegata Mecfin (da Lmil. 4.320 a Lmil. 9.718). L'aumento è anche conseguenza della lievitazione dei tassi attivi sui finanziamenti alle Società collegate, in parallelo con il crescente costo del denaro reperito sul mercato.

Proventi diversi

Nell'insieme la voce presenta un aumento di Lmil. 383 da attribuire per Lmil. 348 alla Finmeccanica (da Lmil. 780 a Lmil. 1.128) e per Lmil. 35 alla Mecfin (da Lmil. 66 a Lmil. 101).

Sopravvenienze attive

L'importo riguarda unicamente la Finmeccanica ed è relativo al riconoscimento di interessi su operazioni di vendita di azioni.

Utile su titoli

Trattasi dell'utile emerso dalla vendita del pacchetto azionario della Filotecnica Salmoiraghi con un ricavo di Lmil. 1.300 a fronte di un valore di carico pari a Lmil. 820.

Oneri tributari

Nel conto profitti e perdite della Finmeccanica risultano incrementati di Lmil. 194 rispetto allo scorso esercizio anche in dipendenza di intervenute definizioni fiscali.

Spese promozionali, per studi e ricerche

Si nota in queste due voci di costi un sensibile contenimento rispetto all'esercizio precedente: ciò non ha tuttavia rallentato l'azione della Finmeccanica intesa a fornire alle aziende collegate un valido e concreto appoggio nel campo tecnico e in quello commerciale.

Spese generali diverse

La voce delle spese generali diverse è aumentata di Lmil. 659 (da Lmil. 1.520 a Lmil. 2.179): l'incremento va attribuito per la massima parte ai maggiori costi del personale, compreso l'adeguamento del fondo di liquidazione, conseguenti all'applicazione dei contratti nazionali.

Oneri finanziari

Mentre l'esercizio scorso aveva beneficiato di una tendenza al ribasso dei tassi passivi, l'esercizio in oggetto è stato invece caratterizzato da una costante lievitazione di quei tassi fino agli eccezionali livelli tuttora in essere. Oltre che per un maggiore indebitamento verso ban-

che ed istituti finanziari, si registra un incremento che, nel bilancio consolidato, ammonta a Lmil. 10.417, al netto delle perdite di consolidamento. Per la Finmeccanica gli oneri finanziari risultano aumentati di Lmil. 5.245 (da Lmil. 4.870 a Lmil. 10.115); per la collegata Mecfin l'incremento è pari a Lmil. 6.700 (da Lmil. 4.191 a Lmil. 10.891).

Svalutazioni e perdite su titoli

La cifra che appare nel consolidato (Lmil. 32.228) riguarda la Finmeccanica poiché la Mecfin concorre per sole Lmil. 4. Va inoltre precisato che le svalutazioni a carico della Finmeccanica sono superiori, rispetto all'importo di Lmil. 32.224 emergente dal consolidato, di Lmil. 1.600 corrispondente alla svalutazione delle azioni Mecfin. L'importo concerne svalutazioni di azioni e perdite su cessioni.

Perdite diverse

Nel consolidato ascendono a Lmil. 1.559, di cui la parte prevalente (Lmil. 1.445) è costituita da remissioni di credito ad aziende collegate in conseguenza dell'andamento negativo delle loro gestioni.

Conti d'ordine

Rispetto all'esercizio precedente sono variati come appresso indicato (tra parentesi sono esposti gli importi al 30-6-1973): depositi di titoli presso terzi a garanzia di operazioni finanziarie

Lmil. 77.330 (54.445)

depositi di titoli a custodia

Lmil. 48.935 (76.233)

depositi di titoli presso Società collegate per cauzioni amministratori

Lmil. 40 (37)

depositi di titoli di proprietà di terzi presso le casse sociali per cauzioni degli amministratori della Finmeccanica

Lmil. 2 (2)

impegni di firma per fidejussioni

Lmil. 429.173 (385.105)

1

FINMECCANICA
BILANCIO 1973-1974

situazione patrimoniale

conto profitti e perdite

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVO	al 30-6-1973	al 30-6-1974
Cassa	8.014.125	1.850.270
Banche ed Istituti Finanziari	346.953.216	226.223.228
Partecipazioni	129.769.217.136	126.092.151.979
Crediti verso società collegate	65.653.434.887	11.875.223.428
Crediti diversi	9.855.035.911	7.086.410.043
Immobili	2.283.194.335	2.284.636.174
Mobili, arredi, automezzi	164.074.823	166.512.162
Scarto cartelle su mutuo fondiario da ammortizzare	134.783.366	131.779.428
Ratei e risconti attivi	—	889.375.830
Totale attività	208.214.707.799	148.754.162.542
Saldo perdita esercizi precedenti	31.198.099.320	17.195.805
Perdita netta dell'esercizio	6.319.096.485	42.637.638.208
	245.731.903.604	191.408.996.555
<i>Conti d'ordine</i>		
Depositari titoli a garanzia	54.445.424.540	77.330.324.230
Depositari titoli a cauzione	36.829.785	39.824.124
Depositari titoli a custodia	76.233.042.811	48.935.273.545
Depositi cauzione amministratori	1.800.000	2.002.500
Debitori per fidejussioni ed avalli	385.105.273.224	429.172.553.772
	761.554.273.964	746.888.974.726

CONTO PROFITTI E PERDITE

SPESE E PERDITE

Oneri tributari	66.838.497	260.411.927
Ammortamenti:		
— immobili	101.357.953	98.129.548
— mobili, arredi, automezzi	23.443.390	21.860.008
Spese promozionali	417.722.954	165.529.336
Spese per studi e ricerche	794.338.256	435.515.818
Spese generali diverse	1.519.932.768	2.178.546.323
Oneri finanziari	4.869.990.743	10.114.669.945
Svalutazioni e perdite su titoli	2.615.353.895	33.823.702.634
Perdite diverse	800.000.000	1.445.000.000
Sopravvenienze passive	12.786.580	75.964
	11.221.765.036	48.543.441.503

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PASSIVO	al 30-6-1973	al 30-6-1974
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	15.768.767	28.655.881.620
— conti ordinari	68.602.870.740	10.402.504.158
— mutui	1.094.385.911	27.273.959.181
— conti effetti	—	2.000.000.000
Debiti verso società collegate	276.965.108	1.276.636.003
Debiti diversi	5.561.783.266	3.883.081.555
Ratei passivi	1.922.335.258	2.516.858.115
Fondo ammortamento:		
— immobili	629.537.678	727.584.026
— mobili, arredi e automezzi	101.926.720	120.560.623
Fondo liquidazione personale	1.751.038.821	2.029.840.959
Totale passività	95.709.813.289	78.886.906.240
Capitale sociale	150.000.000.000	112.500.000.000
Riserva ordinaria	22.090.315	22.090.315
	245.731.903.604	191.408.996.555
		<i>Conti d'ordine</i>
Titoli a garanzia presso terzi	54.445.424.540	77.330.324.230
Titoli a cauzione presso terzi	36.829.785	39.824.124
Titoli a custodia presso terzi	76.233.042.811	48.935.273.545
Depositanti cauzioni amministr.	1.800.000	2.002.500
Creditori per fidejussioni e avalli	385.105.273.224	429.172.553.772
	761.554.273.964	746.888.974.726

CONTO PROFITTI E PERDITE

PROFITTI

Dividendi	1.434.366.280	75.000.000
Proventi finanziari	2.588.610.188	3.960.694.093
Proventi diversi	779.446.861	1.127.841.002
Sopravvenienze attive	424.422	262.235.722
Utile su titoli	99.820.800	480.032.478
	4.902.668.551	5.905.803.295
Perdita netta dell'esercizio	6.319.096.485	42.637.638.208
	11.221.765.036	48.543.441.503

2

MECFIN
BILANCIO 1973-1974

situazione patrimoniale

conto profitti e perdite

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITA'	al 30-6-1973	al 30-6-1974
Immobili	307.696.940	302.161.940
Mobili, arredi, automezzi	18.609.785	31.926.316
Conti finanziari	4.439.915	4.017.688.685
Crediti verso società collegate	47.849.309.491	119.732.814.669
Crediti diversi	2.198.369.004	5.201.984.684
Partecipazioni	13.221.359.720	11.607.975.720
Ratei attivi	56.430.780	3.639.366.900
Totale attività	63.656.215.635	144.533.918.914
Perdite esercizi precedenti	620.760.576	626.751.907
Perdita netta al 30/4	5.991.331	1.030.145.296
Saldo conto economico al 30/6	2.092.657	280.835.036
	64.285.060.199	146.471.651.153

CONTO PROFITTI E PERDITE

SPESE E PERDITE

Oneri finanziari	4.191.546.064	10.891.171.124
Oneri tributari	12.464.127	895.817
Spese generali	106.043.417	104.985.605
Svalutazioni su titoli	575.790	4.488.650
Perdite diverse	71.467.472	113.611.475
Ammortamenti: immobili	8.066.302	8.066.078
Ammortamenti: mobili, arredi, automezzi	3.559.070	4.298.240
Saldo negativo c/ economico periodo 1/5 - 30/6/73	—	2.092.657
	4.393.722.242	11.129.609.646

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PASSIVITA'	al 30-6-1973	al 30-6-1974
Banche e Istituti Finanziari	59.688.186.261	107.089.941.342
Debiti verso società collegate	654.340.594	31.045.800.024
Debiti diversi	1.649.488.104	1.562.087.222
Ratei passivi	200.342.545	4.665.913.534
Fondo liquidazione personale	52.755.506	55.597.524
Fondo ammortamento:		
— immobili	15.319.805	23.385.883
— mobili, arredi, automezzi	6.759.601	11.057.841
Totale passività	62.267.192.416	144.453.783.370
Capitale sociale	2.000.000.000	2.000.000.000
Fondo di riserva	17.867.783	17.867.783
	64.285.060.199	146.471.651.153

CONTO PROFITTI E PERDITE

	PROFITTI	
Proventi finanziari	4.319.713.193	9.717.831.018
Proventi diversi	65.925.061	100.798.296
Perdita al 30/4	5.991.331	1.030.145.296
Saldo conto economico al 30/6	2.092.657	280.835.036
	4.393.722.242	11.129.609.646

**BILANCIO FINMECCANICA
E SITUAZIONE MECFIN
consolidato al 30 giugno '74**

situazione patrimoniale

conto economico

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITA'	al 30-6-1973 (Lmil.)	al 30-6-1974 (Lmil.)
Cassa	12	12
Banche ed Istituti Finanziari	347	4.234
Partecipazioni	140.991	137.300
Crediti verso società collegate	113.401	131.489
Crediti diversi	12.053	12.288
Immobili	2.591	2.587
Mobili, arredi, automezzi	183	198
Scarto cartelle da ammortizzare sul mutuo fondiario	135	132
Ratei e risconti attivi		3.571
Totale attività	269.713	291.811
Saldo perdite esercizi precedenti	31.819	644
Perdita netta dell'esercizio	6.327	42.349
	307.859	334.804

CONTO ECONOMICO

SPESE E PERDITE

Oneri tributari	79	261
Ammortamenti immobili	110	106
Ammortamenti mobili, arredi, automezzi	27	26
Spese generali	2.838	2.885
Oneri finanziari	8.987	19.458
Svalutazioni e perdite su titoli	2.616	32.228
Perdite diverse	871	1.559
Sopravvenienze passive	13	—
Saldo negativo c/ economico Mecfin 1/5 - 30/6/73	—	2
	15.541	56.525

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PASSIVITA'	al 30-6-1973 (Lmil.)	al 30-6-1974 (Lmil.)
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	38.662	110.511
— conti ordinari	105.356	32.596
— mutui	1.136	27.315
— conti effetti	—	5.000
Debiti verso società collegate	830	32.203
Debiti diversi	7.212	5.445
Ratei passivi	2.066	6.225
Fondo ammortamento immobili	644	751
Fondo ammortamento mobili, arredi	109	132
Fondo liquidazione personale	1.804	2.086
Totale passività	157.819	222.264
Capitale sociale	150.000	112.500
Riserva ordinaria	40	40
	307.859	334.804

CONTO ECONOMICO

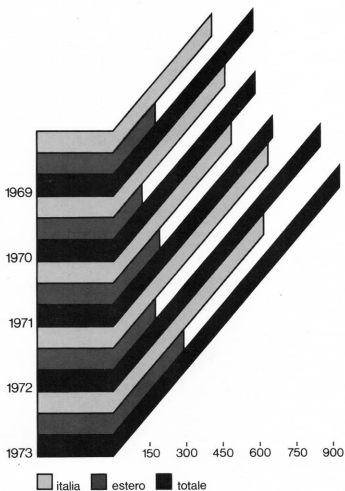
	PROFITTI	
Dividendi	1.434	75
Proventi finanziari	6.834	12.130
Proventi diversi	846	1.229
Sopravvenienze attive	—	262
Utile su titoli	100	480
	9.214	114.176
Perdita netta dell'esercizio	6.327	42.349
	15.541	56.525

PARTECIPAZIONI AZIONARIE AL 30-6-1974

SOCIETÀ*	N. azioni possedute	Quota di partecipazione sul capitale %	Valore nominale unitario	Valore di bilancio unitario	Importo a bilancio (lire)
A.C.M. - Azienda Commissionaria Macchine in liq.	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	3.750.000,—	30,—	10.000	6.680,—	25.030.000.000
Alce in liq.	3.000.000,—	100,—	150	10,—	30.000.000
Alfa Romeo	35.697.907,—	50,997	1.000	1.142,86	40.797.746.000
Alfa Sud	450.000,—	10,—	10.000	7.320,—	3.294.000.000
Ansaldo Meccanico Nucleare	12.650.000,—	63,25	1.000	1.000,—	12.650.000.000
Ansaldo San Giorgio	17.998.124,14	99,99	250	250,—	4.499.531.035
Breda Termomeccanica	256.572,—	42,762	10.000	13.154,—	3.373.000.000
Centro Sperimentale Metallurgico	3.750,—	2,5	10.000	10.000,—	37.500.000
C.I.A. - Compagnia Industriale Aerospaziale	14.860,—	21,23	1.000	1.000,—	14.860.000
Citaco	30.000,—	25,—	1.000	1.000,—	30.000.000
Cogis	18.000,—	16,667	10.000	10.611,—	191.000.000
C.M.I. - Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi	3.800.000,—	100,—	310	310,—	1.178.000.000
Costruzioni Elettrom. in liq.	2.000.000,—	100,—	105	5,—	10.000.000
Eltag	490.000,—	49,—	1.000	1.000,—	490.000.000
Fag Italiana	2.555.350,—	49,—	1.000	1.140,82	2.915.188.100
Fonderie S. Giorgio Prà	500.000,—	50,—	1.000	1.000,—	500.000.000
Ifragria	4,—	3,33	5.000.000	5.000.000,—	20.000.000
Itaconsult	1.100,—	7,33	100.000	100.000,—	110.000.000
Italmimpianti	75.000,—	25,—	1.000	1.063,33	79.749.750
Italsiel	25.600,—	10,24	10.000	10.000,—	256.000.000
Italttractor - ITM	15.600,—	50,—	1.000	73.718,—	1.150.000.000
Italttractor Sud - ITS	500.000,—	50,—	1.000	1.000,—	500.000.000
Italtrafo	14.000.000,—	100,—	1.000	750,—	10.500.000.000
Itemar	427.500,—	45,—	1.000	1.000,—	427.500.000
Mecfin - Meccanica Finanziaria	8.000.000,—	100,—	250	50,—	400.000.000
Merisinter	800.000,—	49,02	250	224,50	179.600.000
Ocren in liq.	9.999.888,200	99,99	81	25,—	249.990.944
Officine Meccaniche Goriziane	47.600,—	95,2	10.000	10.000,—	476.000.000
Oto Melara	750.000,—	25,—	1.000	1.000,—	750.000.000
Pro-Form	45.000,—	22,50	3.750	3.750,—	168.750.000
Progettazioni Mecc. Nucleari	51.000,—	51,—	1.000	1.000,—	51.000.000
Safog	2.500.000,—	100,—	280	280,—	700.000.000
Saige	20.000,—	40,—	1.000	1.000,—	20.000.000
S.A.I.M.P.	2.700.000,—	100,—	80	80,—	216.000.000
Innocenti Santeustachio	155.200,—	1,55	717	717,—	111.278.400
S.C.I.P.L.I.C. in liq.	500,—	20,— NF	100	12.691,50	6.345.750
Selenia	1.852.500,—	24,22	1.000	1.475,9	2.734.100.000
Setel in liq.	8.000,—	18,18 NF	50	6.363,75	50.910.000
S.I.C.A.I.	6.000,—	30,—	10.000	10.000,—	60.000.000
S.I.G.M.E.	10.000,—	16,67	5.000	6.025,—	60.250.000
S.I.M.E.P.	125.000,—	50,—	1.000	1.000,—	125.000.000
S.I.S.P.R.E. in liq.	20.000,—	33,33	1.000	1.000,—	20.200.000
S.I.S.T.E.L.	200.000,—	20,—	1.000	101,—	20.000.000
Stabilimenti Meccanici V.M.	1.306.110,—	46,65	1.000	1.732,87	2.263.320.000
Tellus in liq.	3.000,—	100,—	1.000	1.000,—	3.000.000
Walworth Alloyco & Grove					
Intern.	364.332,—	33,30	1.000	1.000,—	364.332.000
S.P.O.	5.000,—	3,33	1.000	1.000,—	5.000.000
I.O.R.	250.000,—	50,—	1.000	3.000,—	750.000.000

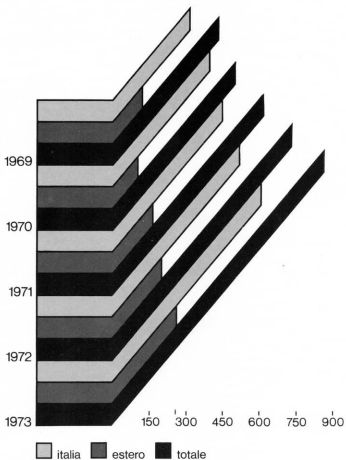
126.092.151.979

andamento commerciale del gruppo
ordini assunti
(in miliardi di lire)

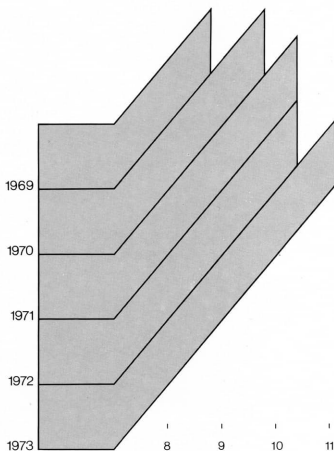


andamento commerciale del gruppo fatturato

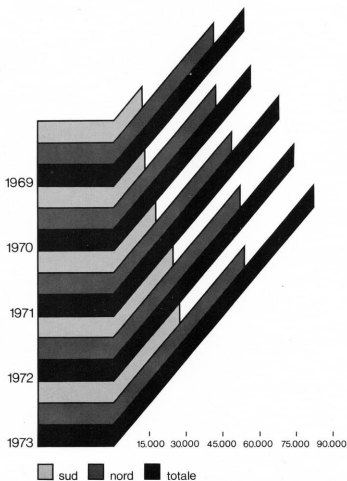
(in miliardi di lire)



fatturato pro capite
nelle aziende del gruppo
(in milioni di lire)

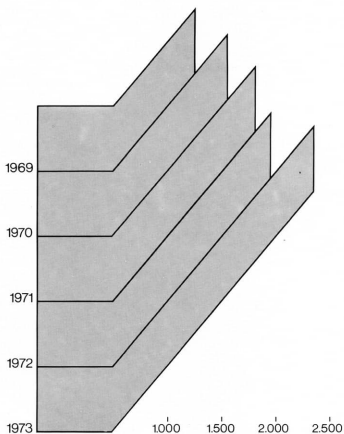


andamento occupazione (numero dipendenti)



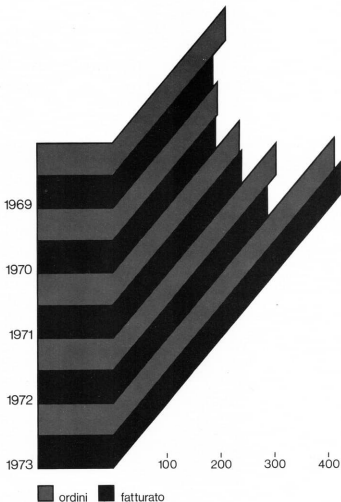
costo orario mano d'opera

(in lire)

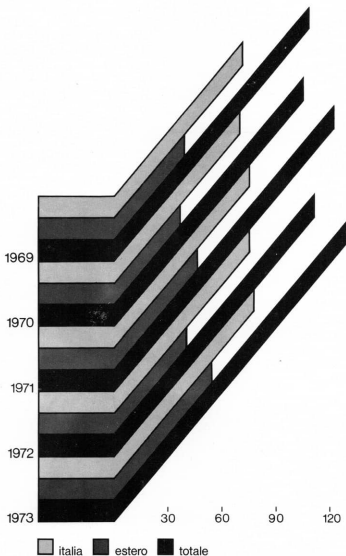


produzione automobilistica
ordini assunti e fatturato

(in miliardi di lire)

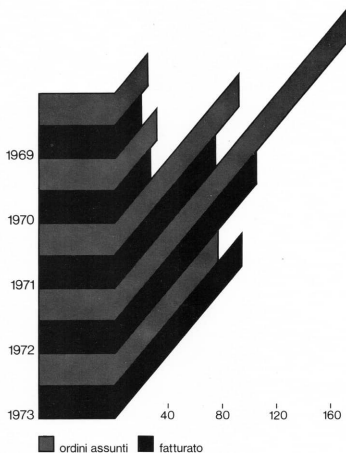


andamento vendite autovetture
alfa romeo

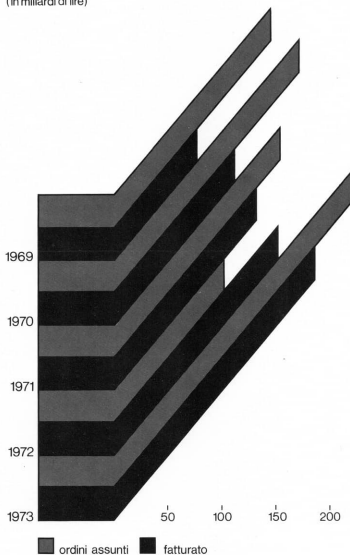


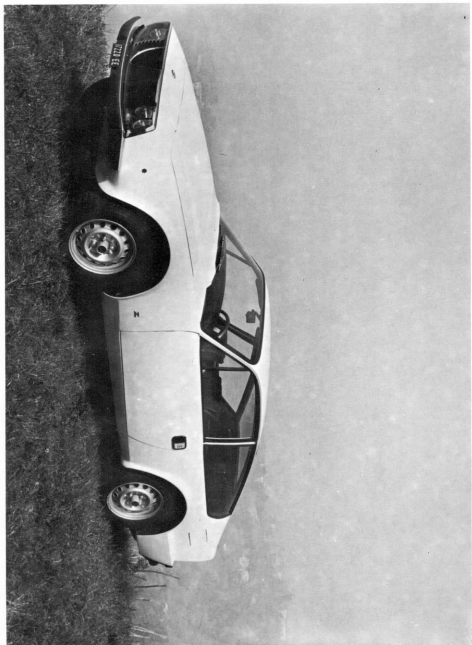
produzione aerospaziale ordini assunti e fatturato

(in miliardi di lire)



produzione termoelettromeccanica
e nucleare: ordini assunti e fatturato
(in miliardi di lire)



**ALFA ROMEO**

vettura 1600 Junior Z (4 cilindri - 1570 cmc - 125 CV (SAE) - vel. max 190 km/h)



ALFA ROMEO

vettura Alfetta GT (4 cilindri - 1779 cmc - 140 CV (SAE) - vel. max 180 km/h)

**ALFA ROMEO**

vettura Montreal (8 cilindri a V - 2593 cmc - 230 CV (SAE) - vel. max 220 km/h)

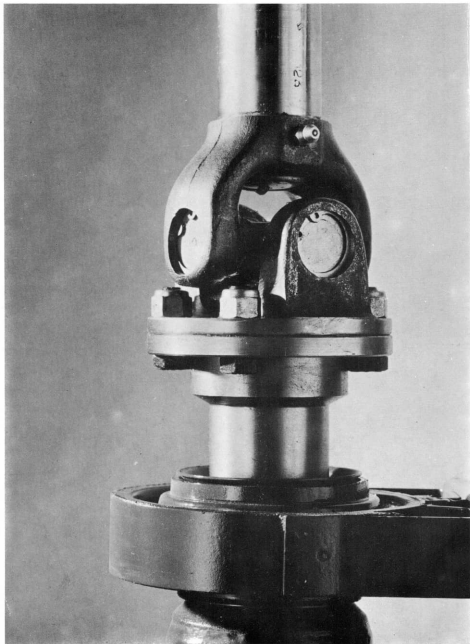
**ALFA ROMEO**

vettura 2000 GT veloce (4 cilindri - 1962 cmc - 150 CV (SAE) - vel. max 195 km/h)



Industria Napoletana Costruzioni Autoveicoli Alfa Romeo - ALFASUD

vettura Alfàsud 4 porte (4 cilindri - 1186 cmc - 73 CV (SAE) - vel. max 150 km/h)



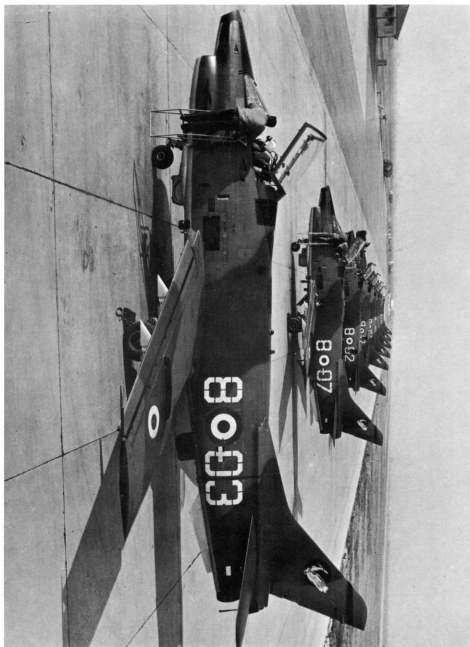
SPICA

particolare di un albero di trasmissione prodotto nello stabilimento di Livorno



AERITALIA

G 222 - aereo adatto al trasporto militare e a particolari impieghi civili



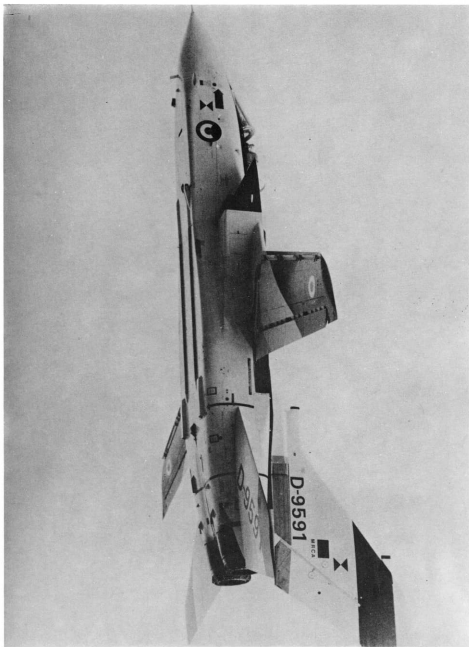
AERITALIA

G 91 Y - caccia bombardiere e ricognitore tattico



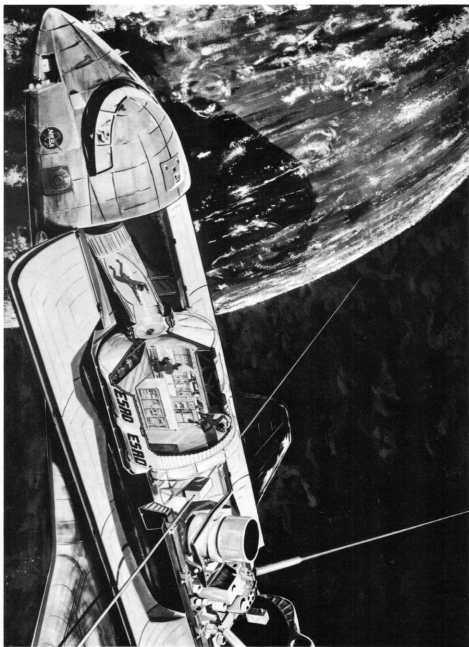
AERITALIA

F104S - caccia supersonico multipiego in fase di decollo



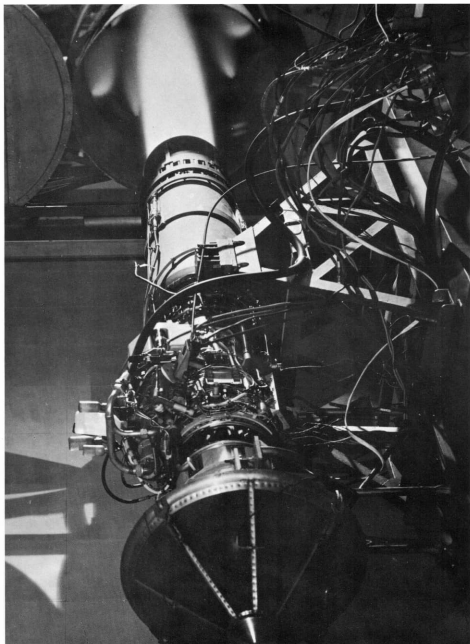
AERITALIA

prototipo del multiruolo MRCA con ala a geometria variabile, in volo

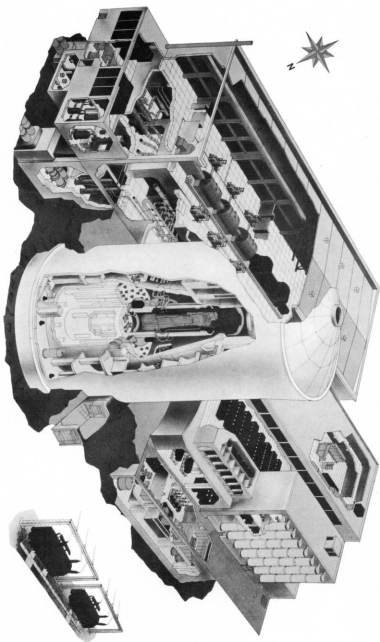


AERITALIA

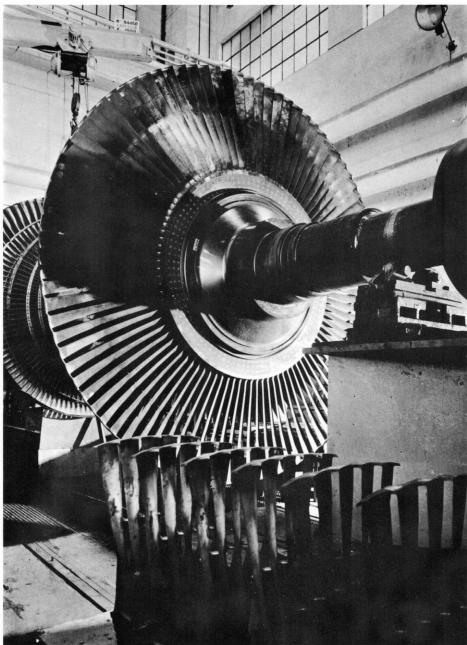
progetto del laboratorio spaziale « Space Lab » cui partecipa l'Aeritalia



ALFA ROMEO Aviazione
collaudo di un motore a getto nello stabilimento di Pomigliano d'Arco



Spaccato della IV Centrale elettronucleare ENEL da 840 MWe che le aziende del settore termoelettromeccanico e nucleare della Finmeccanica stanno realizzando a Caorso, sulle rive del Po

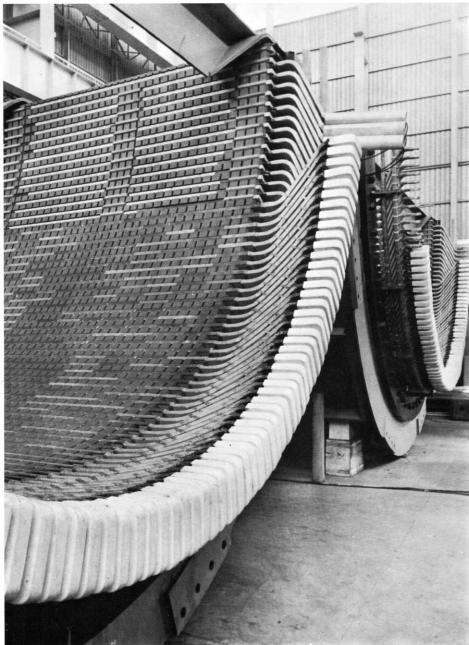


AMN Impianti Termici e Nucleari
montaggio delle palette di un rotore di bassa pressione di una turbina da 320.000 kW

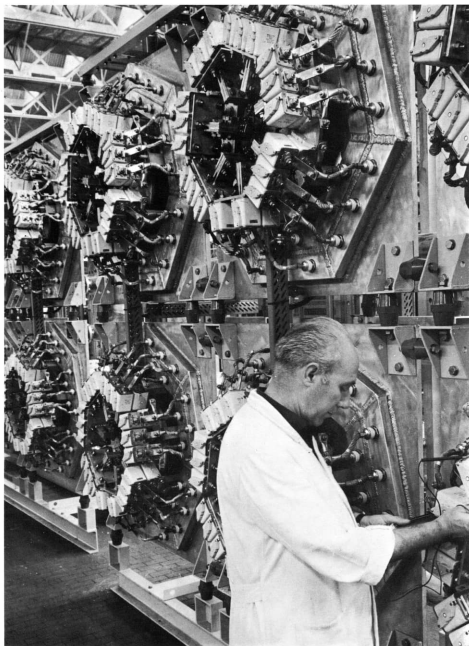


AMN Impianti Termici e Nucleari

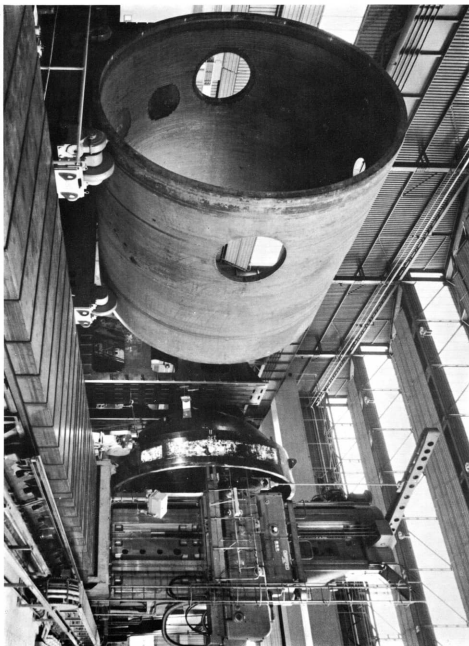
lavorazione del collettore di vapore per centrale termoelettrica



ANSALDO Società Generale Elettromeccanica
semisettori dell'alternatore da 185.000 per l'impianto idroelettrico del Brasimone

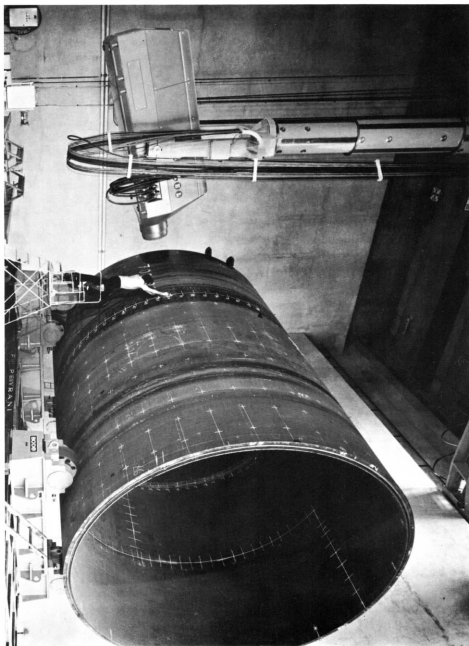


ANSALDO Società Generale Elettromeccanica
gruppi di conversione a diodi al silicio per un impianto per elettrolisi



BREDA TERMOMECCANICA

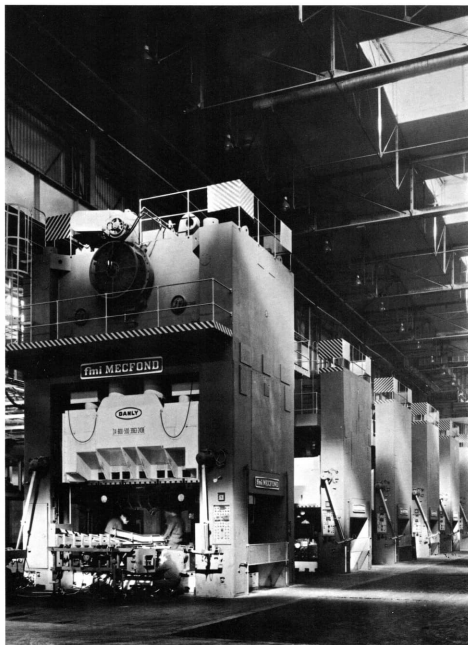
alesatura del cappello di un contenitore a pressione per reattore nucleare

**BREDA TERMOMECCANICA**

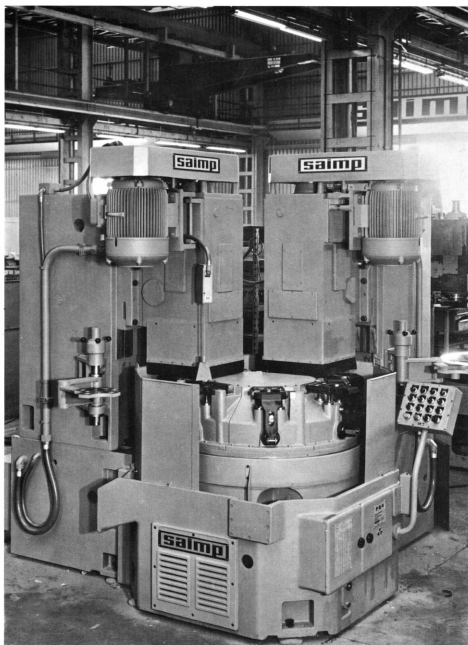
esame radiografico di una sezione di un contenitore a pressione per reattore nucleare

**ITALTRAFO**

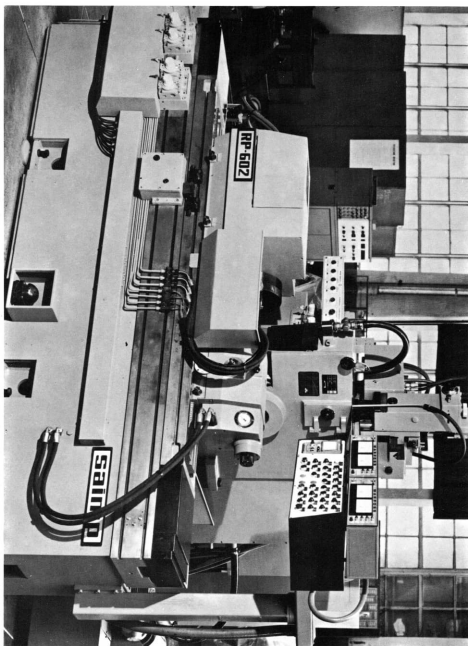
trasformatore da 400 MVA/400 kV destinato ad un impianto in Venezuela



FMI - MECFOND Aziende Meccaniche Riunite
linea di grandi presse installata nei maggiori stabilimenti automobilistici europei



S.A.I.M.P. - Società Azionaria Industrie Meccaniche Padovane
fresatrice a tavola rotante tipo FG 4 costruita nello stabilimento di Padova



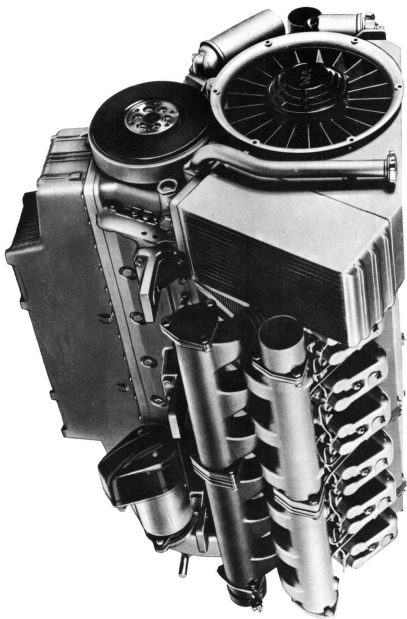
S.A.I.M.P. - Società Azionaria Industrie Meccaniche Padovane
rettificatrice da grande produzione tipo RP 602 costruita nello stabilimento di Padova



C.M.I. - Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi
scaricatori di carbone e minerali da 500 t. h. (portata alle funi t. 20)

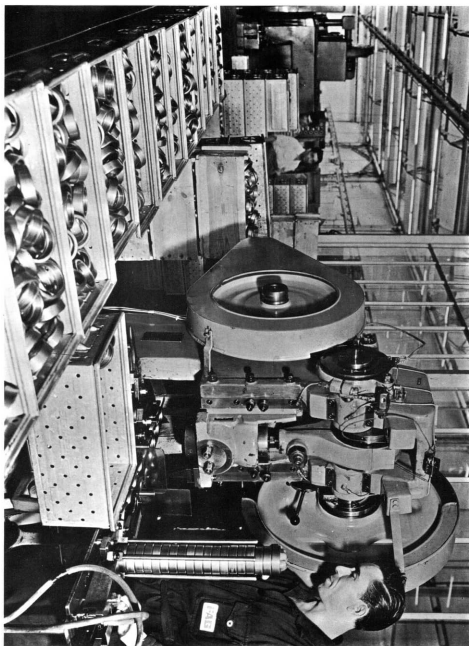


TERMOMECCANICA ITALIANA
depurazione delle acque: pista per il trattamento degli scarichi civili



STABILIMENTI MECCANICI VM

motore diesel tipo 1312 (4 tempi - 12 cilindri a V - potenza max CV 360/2300 n/1')



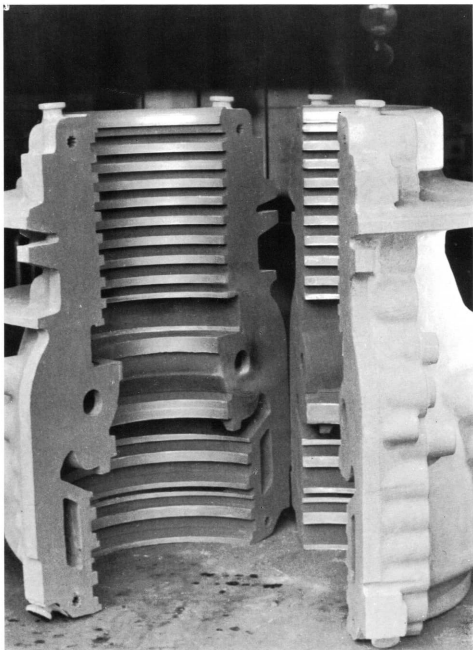
FAG ITALIANA

marcatura automatica degli anelli dei cuscinetti nello stabilimento di Casoria



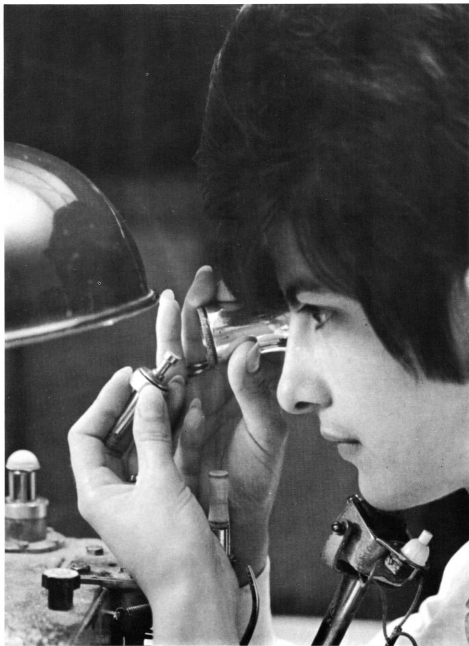
OFFICINE MECCANICHE GORIZIANE

linee di lavorazione delle scatole per riduttori nello stabilimento di Gorizia



FONDERIE OFFICINE DI GORIZIA

particolare di una fusione in acciaio per una cassa turbina per produzione di energia



I.O.R. - Industrie Ottiche Riunite
controllo della lavorazione dei bordi delle lenti nello stabilimento di Marghera