

finmeccanica

società finanziaria meccanica

31° esercizio sociale 78/79 relazione e bilancio

LIA

Leonardo Innovation Archives

consiglio di amministrazione

(1 luglio 1978 - 30 giugno 1981)

presidente	
amministratore delegato	VIEZZOLI dott. Franco
amministratore	BALDINI dott. ing. Riccardo
amministratore	BASILICO avv. Rocco
amministratore	BRANCA prof. avv. Giorgio
amministratore	CAPANNA dott. Alberto
amministratore	CESARONI dott. Alberto
amministratore	D'AGOSTINI dott. ing. Luigi
amministratore	DI NARDI prof. dott. Giuseppe
amministratore	GIANNINI dott. Arnaldo
amministratore	LIBERATI dott. ing. Tomaso
amministratore	PERSICO prof. avv. Giovanni
amministratore	SASSI prof. dott. Salvatore
amministratore	ZANETTI POLZI dott. Armando
segretario	MASSONE dott. Giorgio

collegio sindacale

(1 luglio 1978 - 30 giugno 1981)

presidente	NARDUZZI prof. Nestore
sindaco effettivo	FRASSINETI dott. Cesare
sindaco effettivo	MICHELETTA dott. Paolo
sindaco supplente	NARDI dott. Piero
sindaco supplente	PISTOLESI dott. Luciano

comitato esecutivo

(1 luglio 1978 - 30 giugno 1981)

presidente	VIEZZOLI dott. Franco
membro	CESARONI dott. Alberto
membro	D'AGOSTINI dott. ing. Luigi
membro	LIBERATI dott. ing. Tomaso
membro	SASSI prof. dott. Salvatore
segretario	MASSONE dott. Giorgio
direttore generale	D'AGOSTINI dott. ing. Luigi

inserirsi tuttavia in uno scenario dell'economia mondiale caratterizzato da una rilevante instabilità. Per di più, gli aumenti già attuati e quelli prevedibili del prezzo del petrolio, non consentono di valutare in maniera attendibile gli effetti concreti che tali fattori potranno produrre sul mercato specifico, che appare sempre più orientato alla « sostituzione », anziché verso l'« aumento » del parco esistente.

In questo complesso quadro di fondo, uno dei problemi essenziali del Raggruppamento consiste pur sempre nel progressivo raggiungimento di adeguati livelli di produzione e di produttività. Obiettivo, questo, che l'insieme delle risorse umane e tecniche, e la « immagine » stessa dell'azienda, fanno ritenere realistico ove si accresca l'impegno comune nel perseguire la strada del risanamento positivamente avviata lo scorso anno.

Per quanto concerne le altre attività del Raggruppamento, nel settore dei veicoli commerciali è proseguita la produzione degli A 12 e degli F 12, mentre si sviluppano favorevolmente le vendite dell'UTVI, il veicolo progettato in comune con la FIAT, di cui l'azienda di Pomigliano d'Arco cura le versioni speciali a 6 e 8 posti. Continuano, inoltre, le lavorazioni per conto della Saviem relative ai motori Diesel e ai gruppi meccanici.

In campo aeronautico, i notevoli progressi compiuti dal Raggruppamento nel campo della ricerca e dello sviluppo, che ne consolidano il nome nell'ambito delle tecnologie d'avanguardia, hanno reso possibile all'inizio di quest'anno la firma di un importante accordo tra l'Alfa Romeo Aviazione, la General Electric Aircraft Engine Group (USA) e la Snecma (Francia), riguardante la partecipazione al programma di sviluppo e produzione del nuovo motore CF6-32,

destinato alla nuova generazione del velivolo Boeing 767. Il 1978 ha visto inoltre un aumento della produzione del motore RB 199 per l'MRCA Tornado, nel quadro del noto programma internazionale, nonché la costruzione delle costruzioni e revisioni di motori avanzati, tra i quali ricordiamo il GE-J-79, il CF6-6 e il T-64.

Proseguono, inoltre, con risultati positivi, le sperimentazioni del motore « dimostrativo avanzato » RAR-318 da 600 HP circa, progettato dalla Alfa Aviazione in collaborazione con la Rolls Royce. Il motore inizierà le prove in volo entro la fine dell'anno.

E' infine da segnalare il completamento della fase di definizione del progetto del nuovo velivolo AMX per conto dell'Aeronautica Militare Italiana: il motore prescelto, il Rolls Royce Spey, verrà costruito in Italia in collaborazione tra Alfa Aviazione e FIAT, che hanno a tale proposito recentemente raggiunto uno specifico accordo.

Infine, nel settore dei componenti, va segnalato il positivo risultato ottenuto dalla SPICA per la quale la direzione aziendale sta attivamente perseguendo una politica di diversificazione della clientela e di espansione a livello internazionale, specialmente nel campo « candele ».

Complessivamente, per l'intero Raggruppamento automobilistico, grazie alle azioni intraprese con effetto prevalentemente nel breve termine ed al favorevole andamento commerciale dei primi sei mesi del 1979, è ragionevole prevedere che, anche nell'esercizio in corso, proseguirà e si consolidi, nonostante il negativo impatto delle agitazioni per il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici, il trend avviato nel 1978 e che dovrebbe comportare un ulteriore contenimento di perdite dello stesso ordine di grandezza di quello consuntivato nel 1978.

Settore aerospaziale

Dopo la fase di incertezza che ha caratterizzato gli ultimi anni, il « barometro » dell'industria aeronautica mondiale, che nel 1978 ha conseguito risultati complessivamente positivi, sembra nuovamente essere orientato verso il sereno. Queste più favorevoli prospettive sono soprattutto connesse al ruolo trainante che appare destinato ad esercitare il settore civile nei prossimi anni, beninteso con le consuete riserve in merito ai futuri, prevedibili aumenti del prezzo del petrolio, ed ai riflessi, difficilmente quantificabili, che tale fenomeno potrà esercitare sul comparto specifico. Il settore militare, per contro, sta attraversando ovunque una fase di stasi, dovuta alla carenza di disponibilità finanziarie ed alla conseguente riconsiderazione delle priorità, nell'ambito dei diversi bilanci nazionali.

Per quanto riguarda il settore civile, durante il 1978 lo stesso ha potuto beneficiare della perdurante espansione del traffico internazionale (attestata su un incremento annuo del 6-7%) e della ritrovata economicità di gestione del servizio aereo: al riguardo, va rilevato che, alla fine dello scorso anno, gli utili netti del ramo negli Stati Uniti hanno raggiunto la cifra record di circa 900 miliardi di lire. Questa realtà ha determinato non solo una decisa intensificazione dei principali programmi già in corso — nei quali, come è noto, l'Aeritalia è attivamente inserita — ma, in virtù del superamento delle difficoltà finanziarie che affliggevano le maggiori compagnie aeree, anche l'innescio definitivo del processo di lancio dei nuovi importanti programmi da tempo preannunciati (Boeing 767 e Airbus A310) passati ormai dalla fase di studio a quella di realizzazione.

Vale la pena di sottolineare, in particolare, il rilevante successo che il nuovo Boeing 767 sta

ottenendo presso gli operatori commerciali, testimoniato da un portafoglio di ordini fermi ed opzioni per un totale di 217 velivoli, estremamente significativo per la leadership mondiale della Boeing e determinante per le implicazioni sull'Aeritalia. Un buon avvio può anche essere considerato quello della nuova versione «A310» dell'Airbus europeo.

Per completare il sintetico panorama dei programmi civili che hanno preso le mosse nel 1978, va menzionato quello relativo al britannico BA 146, indirizzato al mercato, potenzialmente interessante, del breve raggio e di limitata capacità: su questo tipo di mercato gli olandesi pensano di lanciare il Super F20, a patto di trovare qualificati partners internazionali che garantiscano un adeguato sostegno finanziario e commerciale alla iniziativa. Va poi ricordato che l'industria aeronautica europea è complessivamente impegnata a valutare l'opportunità di proseguire il progetto JET, già segnalato lo scorso anno, che riguarda la realizzazione di una gamma di velivoli a breve-medio raggio da 130-170 posti.

In questo quadro, l'industria aeronautica italiana ha manifestato, nel corso del 1978, una discreta evoluzione: gli addetti effettivi globali sono saliti a 36.000, mentre il fatturato complessivo è stato di circa 900 miliardi (430 l'export), con un aumento, in termini reali, di poco superiore al 7%: a mero titolo di paragone, è appena il caso di ricordare che la corrispondente cifra di affari è risultata prossima ai 4 mila miliardi per l'industria inglese del ramo ed ai 5 mila per quella francese. Gli investimenti fissi lordi sono ammontati a 75 miliardi di lire correnti, di cui l'11% destinato alla ricerca.

Quanto all'Aeritalia, quello passato può definirsi un anno di svolta, nel senso che sono andate concretamente definendosi le basi per lo

sviluppo delle attività aziendali. Due, in particolare, gli avvenimenti di notevole importanza: il primo, che avevamo già anticipato nella precedente relazione, riguarda il perfezionamento della commessa (l'unica significativa acquisita nel 1978 in campo militare a livello internazionale) relativa alla fornitura di 20 velivoli G 222 alla Libia; il secondo, di natura e volumi determinanti per l'azienda, si riferisce alla conclusione dell'accordo, siglato il 14 agosto 1978 a Seattle, per la partecipazione dell'Aeritalia al programma Boeing 767/777, che riguarda, come è noto, lo sviluppo di una intera famiglia di velivoli civili; l'eccezionale rilevanza dell'accordo risiede nella circostanza che per la prima volta una azienda non americana è stata chiamata a collaborare con il colosso d'oltre oceano, non nel consueto ruolo di subfornitrice, ma in veste di « program participant ».

Nel quadro dell'accordo, le quote di lavoro di cui l'Aeritalia è divenuta responsabile concernono la progettazione, l'esecuzione di prove tecnologiche e di qualificazione, nonché la fabbricazione e montaggio di larga parte delle superfici aerodinamiche dei velivoli; per il suo elevato contenuto tecnologico ed economico, l'attività in questione ha già prodotto, e determinerà ancor più in avvenire, un consistente processo di espansione aziendale ed un massiccio impegno per l'adeguamento delle strutture aziendali (ampliamento degli stabilimenti di Poggioreale e Capodichino, acquisto e ristrutturazione dello stabilimento FAG di Casoria, avvio della realizzazione di una nuova unità produttiva nei pressi di Foggia).

Tale impegno comporterà un rilevante sforzo per l'addestramento del numeroso nuovo personale occorrente e costituisce un contributo significativo allo sviluppo dei livelli di occupazione qualificata nel Mezzogiorno. La Vostra Società è stata chiamata a garantire la regolare esecu-

zione della commessa Boeing, secondo gli accordi contrattuali intervenuti tra quest'ultima società e l'Aeritalia, onde risulta iscritto, per memoria, l'importo di 1 lira nella voce fidejussioni compresa nei conti d'ordine del bilancio.

Sempre nel 1978, grazie ai positivi sviluppi delle vendite dei grandi costruttori sui quali ci siamo intrattenuti in precedenza, si è registrata una marcata accelerazione dei contratti esistenti con McDonnell Douglas, Convair e Boeing, concernenti le lavorazioni sia dei pannelli di fusoliera, rispettivamente per i DC9 e per il DC10, sia dei componenti per il Boeing 727 e 747.

In campo militare sono proseguite le attività legate alla partecipazione al programma MRCA Tornado, in particolare per quanto riguarda le prove di volo, che vengono condotte a ritmo sostenuto; è in corso la costruzione delle ali del primo lotto di 40 unità della produzione in serie.

Relativamente alle Attività Diversificate, l'Aeritalia ha ulteriormente indirizzato l'attenzione verso il progetto, lo sviluppo, l'integrazione e la produzione di sistemi avionici, spaziali e terrestri. Ci riferiamo, specificamente, alla sperimentazione in laboratorio ed in volo del sistema avionico integrato dell'MRCA; allo studio di definizione di una nuova versione dell'F104S, che prevede un aggiornamento ancora più sofisticato sempre del sistema avionico; agli studi di definizione e sviluppo della nuova versione radiomisure del G222. Meritano pure una menzione il progetto di sistema per l'elettronica della Capsula Ariane e gli studi di fattibilità (controllo di assetto, Data Handling e «pacco» di telemetria) riguardanti satelliti scientifici per conto dell'Agenzia Spaziale Europea.

Durante il 1978 è stata completata la costruzione delle strutture, primaria e secondaria, della prima unità di volo dello Spacelab, nel quadro

del programma Space Shuttle-Spacelab di cui, ricordiamo, l'Aeritalia è capocommissa per l'Italia; la consegna di tali strutture all'ERNO è avvenuta lo scorso marzo. Merita poi un cenno la finalizzazione dell'acquisizione del contratto per lo sviluppo e la realizzazione, nel quadro dei programmi ESA, della struttura dei satelliti operativi europei per telecomunicazioni ECS e nella versione marittima MARECS.

Sotto il profilo economico l'Aeritalia, pur registrando un risultato ancora negativo (intorno ai 17 miliardi), ha ottenuto un miglioramento di circa 6 miliardi rispetto alla perdita del 1977; un ulteriore, sensibile contenimento delle perdite è previsto anche per il 1979. In merito giova sottolineare che gli eventi positivi verificatisi per l'azienda nel 1978 si collegano ad attività (tipiche del settore) a vasto respiro, i cui riflessi potranno cominciare ad essere avvertiti solo a partire dall'anno in corso e potranno manifestarsi pienamente, con influenza gradualmente crescente, solo negli esercizi successivi.

Qualche breve riflessione, adesso, sulle prospettive a breve termine: non c'è dubbio che l'Aeritalia è ormai stabilmente inserita in uno scenario di mercato in favorevole evoluzione; ciò vale sia in ambito civile, sia in quello militare, per il quale risultano di notevole rilievo le attività per l'MRCA e per il G222; a questo ultimo proposito, non vi è dubbio che la commessa per la Libia, e la recentissima ordinazione pervenuta dalla Somalia, costituiscono una lusinghiera referenza per le numerose trattative in atto con diversi paesi, considerate, tra l'altro, le potenzialità del velivolo, atto a soddisfare le esigenze di trasporto tattico delle aeronautiche militari tanto dei paesi industrializzati, quanto di quelli emergenti.

Nello stesso settore militare, poi, grande importanza riveste la decisione dell'AMI di avvia-

re la fase di definizione del programma AMX, dopo aver stabilito il tipo di motore (Rolls Royce Spey) destinato ad equipaggiare il velivolo. Si tratta di un programma al quale l'Aeritalia attribuisce una importanza preminente, non solo per il suo contenuto tecnologico, ma anche per l'ampiezza delle attività connesse, che potrà costituire una ulteriore garanzia per il carico di lavoro e i relativi livelli occupazionali.

Restano, tuttavia, alcuni notevoli condizionamenti esterni che l'Aeritalia, quale azienda leader del settore del nostro paese, subisce in misura più sensibile di altri operatori del ramo. Ci si riferisce, principalmente, alla carenza, che in generale è dato ancora rilevare, di una organica e coordinata politica aeronautica che abbracci il complesso arco di attività di questa industria avanzata, dalla fase di ricerca e sviluppo alla produzione, alla commercializzazione e all'assistenza post-vendita; più ancora, si avverte l'esigenza di un adeguato supporto all'innovazione tecnologica, presupposto essenziale per l'indispensabile sviluppo del settore.

In questo senso va ricordata la conclusione dei lavori dell'apposita Commissione costituita dal Ministero delle Partecipazioni Statali (= Commissione Rebecchini =) che, riconoscendo il ruolo qualificante di guida dell'industria aeronautica a partecipazione statale, conferma l'interesse che i pubblici poteri manifestano nei confronti dell'intera industria italiana del ramo.

Tra i condizionamenti esterni, occorre annoverare le complicate procedure di pagamento dell'AMI; i conseguenti ritardi che dette procedure comportano negli incassi sono tali da provocare un onere per interessi passivi ampiamente superiore alle perdite di bilancio dell'Aeritalia. Riteniamo nostro dovere sollecitare ancora una volta una soluzione di tale problema.

profitti

Dividendi

Sono afferenti: per Lmil. 1.020 alle controllate Elettrodomestici S.G. (Lmil. 320) e Stabilimenti Meccanici VM (Lmil. 700); per Lmil. 3.626 alle collegate Italmiimpianti (Lmil. 250); Italsiel (Lmil. 31); Elsag (Lmil. 309); Merisinter (Lmil. 85) e Wagi (Lmil. 2.951); per Lmil. 5 alla partecipazione nella società Italconsult.

In totale i dividendi ammontano a Lmil. 4.651 a fronte di Lmil. 1.570 del precedente esercizio.

Altri proventi finanziari

Sono costituiti dagli interessi attivi sui finanziamenti a società controllate e collegate, su disponibilità bancarie e su crediti diversi che, raffrontati con i corrispondenti importi dell'esercizio precedente, si possono così riepilogare (in Lmil.):

	al 30-6-78	al 30-6-79	Variaz.
— su crediti verso società controllate	15.356	9.384	— 5.972
— su crediti verso società collegate	519	776	+ 257
— su crediti verso banche e istituti finanziari	1.843	5.554	+ 3.711
— altri crediti	138	99	— 39
	17.856	15.813	— 2.043

La riduzione degli interessi sui crediti verso società controllate va attribuita alla minore giacenza media dei crediti, alla diversa composizione degli stessi (maggiori crediti in valuta) e ai più ridotti tassi mediamente applicati.

Nella situazione consolidata, al netto delle perdite di consolidamento, si registra una riduzione di Lmil. 19.869.

Proventi diversi

Sono costituiti, prevalentemente, da commissioni su fidejussioni prestate nell'interesse di aziende del Gruppo, da addebiti alle società controllate e collegate per servizi di coordinamento e assistenza tecnica, commerciale e finanziaria, nonché da addebiti per recupero spese.

Le variazioni intervenute per la Vostra società si possono così riepilogare (in Lmil.):

	al 30-6-78	al 30-6-79	Variaz.
— commissioni per servizi di carattere finanziario	3.087	5.478	+ 2.391
— altri proventi	2.128	3.114	+ 986
— sopravvenienze attive	48	523	+ 475
	5.263	9.115	+ 3.852

finmeccanica

attivo	al 30-6-1978 (Lire)	al 30-6-1979 (Lire)
Cassa	4.178.385	7.639.840
Banche ed Istituti Finanziari	916.553.697	279.550.349
Partecipazioni	221.663.061.487	459.799.004.186
Crediti verso società controllate e collegate	115.768.643.048	138.264.226.571
Crediti v/ controllate finanz. spec.	—	80.000.000.000
Crediti diversi	11.569.579.480	15.839.313.434
Immobili	8.940.000.000	8.945.777.900
Mobili, arredi e automezzi	359.810.682	406.327.958
Oneri pluriennali:		
Scarto cartelle da ammortizzare su mutuo fondiario	118.163.981	114.318.687
Oneri su finanziamento speciale IRI	—	520.000.000
Ratei attivi	3.958.807.390	4.528.608.516
Risconti attivi	—	1.708.625.952
Totale attività	363.298.798.150	710.413.393.393
Residuo perdita esercizio precedente	128.732.127.367	397.882.643
Perdita netta dell'esercizio	220.562.757.617	229.611.697.438
	712.593.683.134	940.422.963.674
Conti d'ordine		
Depositari titoli a garanzia	45.152.604.500	63.432.987.500
Depositari titoli a cauzione	60.893.852	41.404.891
Depositari titoli a custodia	176.449.563.135	395.324.611.805
Depositi cauzione Amministratori	2.800.000	3.200.000
Debitori per fidejussioni	687.874.144.788	1.458.455.349.883
	1.622.133.689.409	2.858.680.517.743

situazione patrimoniale

passivo	al 30-6-1978 (Lire)	al 30-6-1979 (Lire)
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	26.672.326.797	85.829.633.837
— conti ordinari	34.624.542.805	73.045.494.015
— mutui	44.436.439.031	167.338.745.845
Debiti verso società controllate e collegate	158.665.102.652	120.572.690.804
Debiti diversi	23.453.778.286	4.106.548.827
Cambiali passive	—	30.000.000.000
Ratei passivi	11.818.773.617	28.696.411.393
Fondo ammortamento:		
— immobili	992.448.717	1.269.617.357
— mobili, arredi e automezzi	221.948.694	260.218.717
Fondo liquidazione personale	4.045.199.546	5.372.227.018
Fondo svalutazione crediti	1.144.030.443	2.444.030.443
Fondo perdite su partecipazioni azionarie	—	21.465.255.103
Totale passività	306.074.590.678	540.400.873.359
Capitale sociale	400.000.000.000	400.000.000.000
Riserva ordinaria	22.090.315	22.090.315
Riserva speciale Legge 2-12-1975 n. 576	6.497.002.141	—
	712.593.683.134	940.422.963.674
Conti d'ordine		
Titoli a garanzia presso terzi (a garanzia facilitazioni creditizie della Finmeccanica e della Mecfin)	45.152.604.500	63.432.987.500
Titoli a cauzione presso terzi	60.893.852	41.404.881
Titoli a custodia presso terzi	176.449.563.135	396.324.611.805
Depositanti cauzione amministratori	2.800.000	3.200.000
Creditori per fidejussioni	687.874.144.788	1.458.455.349.883
	1.622.133.689.409	2.858.680.517.743

finmeccanica

spese e perdite

	al 30-6-1978 (Lire)		al 30-6-1979 (Lire)
Oneri tributari:			
— di competenza dell'esercizio	—		3.390.000.000
Ammortamenti:			
— degli immobili	61.409.502		256.319.566
— degli impianti e macchinari	20.477.796		20.849.074
— dei mobili e macchine d'ufficio	4.690.637		19.683.487
— degli arredi	10.190.350		10.082.068
— degli automezzi	7.002.415		8.974.468
Retribuzioni	3.622.811.140	4.368.669.245	
Oneri	921.162.549	1.149.034.393	
Accantonamento al fondo di liquidazione	652.382.395	1.607.836.344	
	<u>5.196.356.084</u>	<u>7.125.539.982</u>	
a dedurre:			
recupero costi personale distaccato	1.363.191.304	3.833.164.780	1.940.165.883
— spese promozionali	1.181.799.360		1.422.710.071
a dedurre:			
recupero costi personale distaccato	18.452.761	1.163.346.599	64.803.028
— spese per studi e ricerche		1.304.796.390	1.165.626.504
— altre spese generali		808.700.136	1.134.778.837
Oneri finanziari:			
— su debiti v/ banche e istituti finanziari	16.096.467.520		37.453.845.665
— su debiti v/ società controllate	35.559.527.163		44.397.229.303
— su debiti v/ società collegate	2.755.359.262		1.920.438.691
Spese per servizi di carattere finanziario	194.342.175		1.021.869.901
Minusvalenze risultanti dalle valutazioni di bilancio delle partecipazioni	164.223.767.959		136.236.494.430
Altre perdite	11.948.396.769		6.798.880.747
Accantonamenti a fronte perdite su partecipazioni	—		21.465.255.103
Perdite su alienazione titoli:			
— di società controllate	6.741.540.000		—
— di società collegate	500.932.770		—
Sopravvenienze passive	7.655.600		2.776.905
Accantonamento a fronte perdite su crediti	—		1.300.000.000
		<u>245.804.317.823</u>	<u>263.146.385.891</u>

conto dei profitti e delle perdite

profitti	al 30-6-1978 (Lire)	al 30-6-1979 (Lire)
Dividendi:		
— delle partecipazioni in società controllate	80.000.000	1.020.000.000
— delle partecipazioni in società collegate	1.490.285.400	1.625.809.200
— delle altre partecipazioni	—	5.500.000
Azioni gratuite	379.332.000	1.955.000.000
Altri proventi finanziari:		
— dei crediti v/ società controllate	15.356.622.579	9.384.095.889
— dei crediti v/ società collegate	518.643.207	775.612.738
— dei crediti v/ banche e istituti finanziari	1.043.465.560	5.554.527.098
— degli altri crediti	137.764.042	98.744.674
Proventi diversi:		
— commissioni per servizi di carattere finanziario	3.087.154.926	5.478.265.458
— altri proventi	2.128.222.699	3.113.715.396
— sopravvenienze attive	48.387.022	523.428.000
Utile su alienazione titoli:		
— di società controllate	178.500.000	—
— di società collegate	13.182.771	—
	<u>25.261.560.206</u>	<u>33.534.698.453</u>

Perdita netta dell'esercizio	220.562.757.617	229.611.607.438
	<u>245.824.317.823</u>	<u>263.146.385.891</u>

deliberazioni

L'assemblea ordinaria ha deliberato, all'unanimità:

- l'approvazione della relazione del Consiglio di Amministrazione, del Bilancio e del Conto profitti e perdite relativi al 31° esercizio sociale chiuso al 30 giugno 1979;
- la nomina a Sindaco effettivo, per il residuo del triennio che verrà a scadere il 30 giugno 1981, del dott. Cesare Frassinetti, in sostituzione del dott. Luciano Pistolesi, subentrato « ope legis » al defunto dott. Raffaele Galano;
- la nomina del dott. Luciano Pistolesi a Sindaco supplente.

L'assemblea straordinaria ha deliberato, all'unanimità:

- la riduzione del capitale sociale, per copertura delle perdite, da L. 400.000.000.000 a L. 170.000.000.000 ed il suo reintegro a L. 400.000.000.000.

partecipazioni al 30 giugno 1979

SOCIETA'	Azioni possedute (numeri)	Quota % sul capitale	Valore nominale unitario (lire)	Valore di bilancio unitario (lire)	Importo di bilancio (lire)
Aerfer	7.500.000,—	100,—	1.000,—	1.000,—	7.500.000.000
Aerimpianti	2.000.000,—	50,—	1.000,—	1.000,—	2.000.000.000
Aeritalia	12.500.000,—	100,—	10.000,—	8.650,—	108.125.000.000
Alfa Romeo	2.091.078.625,—	51,—	41,—	41,—	85.734.223.625
Alfasud	5.390.000,—	49,—	10.000,—	8.655,—	46.650.450.000
A. M. N.	2.000.000,—	100,—	10.000,—	6.950,—	13.900.000.000
A. S. G.	8.009.955.135,—	99,99	40,—	40,—	320.398.205
Ansaldo	75.000.000,—	100,—	1.000,—	1.000,—	75.000.000.000
Breda Termomeccanica	490.000,—	49,—	10.000,—	18.532,12	9.080.737.720
Centro Sperimentale Metallurgico	3.750,—	2,5	10.000,—	10.000,—	37.500.000
Cogis	18.000,—	16,667	10.000,—	10.611,—	191.000.000
C. M. I.	8.000.000,—	100,—	1.000,—	1.000,—	8.000.000.000
Edindustria	20.000,—	10,—	1.000,—	1.000,—	20.000.000
Elsag	2.940.000,—	49,—	1.000,—	1.000,—	2.940.000.000
Fag Italiana	20.242.000,—	87,25	1.000,—	375,—	7.599.750.000
Fonderie San Giorgio Pra'	1.000.000,—	50,—	1.000,—	1.000,—	0' 0.000.000
I. O. R.	1.000.000,—	100,—	1.000,—	1.000,—	1.000.000.000
Itagraria	8,—	3,33	5.000.000,—	5.000.000,—	40.000.000
Italconult	1.100,—	3,667	10.000,—	10.000,—	11.000.000
Italimpianti	2.300.000,—	25,—	1.000,—	1.001,99	2.504.748.750
Italsiel	51.200,—	10,24	10.000,—	10.000,—	512.000.000
Italt tractor - ITM	499.200,—	100,—	10.000,—	10.000,—	4.992.000.000
Italtrole	6.860.000,—	49,—	1.000,—	1.000,—	6.860.000.000
Mecfin - Meccanica Finanziaria	8.000.000,—	100,—	250,—	250,—	2.000.000.000
Merisinter	1.412.000,—	49,44	250,—	235,55	332.800.000
Nuova Multedo	37.500,—	25,—	4.000,—	4.000,—	150.000.000
Officine Meccaniche Goriziane	100.000,—	100,—	10.000,—	9.969,93	996.903.297
Pro Form	45.000,—	22,50	3.750,—	3.750,—	168.750.000
Safog	300.000,—	100,—	7.600,—	7.600,—	2.280.000.000
Saimp	6.000.000,—	100,—	855,—	855,—	5.130.000.000
Selemia	4.434.700,—	25,34	1.000,—	750,—	3.326.025.000
Simep	4.900.000,—	49,—	472,—	472,—	2.312.800.000
Sispre (quote) in liq.	20.000,—	33,33	1.000,—	—	—
Stabilimenti Meccanici VM	6.000.000,—	100,—	1.000,—	1.446,1	8.676.590.000
Wspg	364.332,—	33,30	2.000,—	2.000,—	728.664.000
Meccanica Finanziaria International	8.820.000,—	73,50	5 \$,—	4.272,87	37.606.775.000
San Giorgio Elettrodomestici	10.000.000,—	100,—	400,—	400,—	4.000.000.000
Termomeccanica Italiana	7.999.997,59	99,99	1.000,—	1.000,—	7.999.997.588
					459.799.004.105

LIA

Leonardo Innovation Archives

principali partecipazioni della finmeccanica

settore automobilistico

ALFA ROMEO	
Finmeccanica IR	51% 49%

ALFASUD	
Alfa Romeo Finmeccanica	51% 49%

SPICA	
Alfa Romeo	100%

settore energia

società impiantistiche

AMN	
Finmeccanica	100%

NIRA	
AMN	57,5%

SIGEN	
Breda T.	50%

GIG	
Ansaldo Breda T. SATTIARO	25% 32,5% 12,5%

SOPREN	
Breda T. Sigen	40% 5%

industrie manifatturiere

ANSALDO	
Finmeccanica	100%

BREDA T.	
Ansaldo Finmeccanica	51% 49%

ITALTRAFO	
Ansaldo Finmeccanica	51% 49%

SIMEP	
Ansaldo Finmeccanica	51% 49%

TERMOSUD	
Ansaldo Breda T.	80% 50%

GESEN

AMN Ansaldo	10% 50%
----------------	------------

settore aerospaziale

AERITALIA	
Finmeccanica	100%

CNA	
Aeritalia Selenia	33% 33%

ELSAG	
Finmeccanica Siel IR	49% 49% 2%

SELENIA	
Finmeccanica Siel IR	25,34% 72,23% 2,54%

settore diesel

VM	
Finmeccanica	100%

ISOTTA FRASCHINI	
Finmeccanica	100%

DUCATI MECCANICA	
Finmeccanica	100%

partecipazioni diverse

componenti

OMG	
Finmeccanica	100%

SAPOG	
Finmeccanica	100%

ITALTRACTOR	
Finmeccanica	100%

FAG	
Finmeccanica	87,25%

MERISINTER	
Finmeccanica	49,64%

ingegneria e impiantistica

TERMOMECCANICA	
Finmeccanica	100%

AERMPIANTI	
Finmeccanica	100%

ITALMPIANTI	
Finmeccanica Fincantieri Fincantieri	25% 65% 10%

ITALCONSULT	
Finmeccanica	3,86%

IFAGRARIA	
Finmeccanica Gruppo IR	3,50% 32,82%

meccanica varia

SAIMP	
Finmeccanica	100%

SAN GIORGIO ELETTRODOMESTICI	
Finmeccanica	100%

SAN GIORGIO PRA	
Finmeccanica	100%

IOR	
Finmeccanica	100%

CFI	
Finmeccanica	100%

WAGI	
Finmeccanica	33,3%