

31

SOCIETA' FINANZIARIA MECCANICA
FINMECCANICA

SOCIETA' PER AZIONI CON SEDE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA
CAPITALE L. 25.000.000.000 INTERAMENTE VERSATO

ESERCIZIO 1948 - 49

1° ESERCIZIO SOCIALE

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DEL 31 OTTOBRE 1949

LIA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
PER L'ESERCIZIO 1948-49

- Presidente :* - ZENARI Dr. Ing. ARISTIDE
- Amministratori :* - FEA Prof. Dr. Ing. LEONARDO
- FERRARI - AGGRADI Dr. MARIO
- FERRARI Dr. ARTURO (dal 18 settembre 1948)
- GALLO Dr. Ing. PASQUALE
- OTTOLENGHI Dr. Ing. ENRICO (sino al 18 settembre 1948)
- SINIGAGLIA Dr. Ing. OSCAR
- VANZI Dr. Ing. IVO

COMITATO ESECUTIVO

- ZENARI - FERRARI - SINIGAGLIA

COLLEGIO SINDACALE
PER IL TRIENNIO 1948-51

- Presidente :* - LEGGERI Dr. VINCENZO
- Sindaci effettivi :* - BRAIDOTTI Dr. MARIO
- JANNOTTA Dr. ANTONIO
- PANUNZIO Dr. VITO
- VALENTINI Rag. EZIO
- Sindaci supplenti :* - BERNARDI Dr. DOMENICO
- TOLO Dr. GIUSEPPE (sino al 30 giugno 1948)

SEGRETARIO DEL CONSIGLIO

- OTTOLENGHI Dr. Ing. ENRICO

LIA

Signori Azionisti,

nell'accingerci a sottoporVi il Bilancio del primo esercizio sociale, ci sia consentito di illustrare brevemente le circostanze che hanno caratterizzato il periodo iniziale della nostra attività.

Le condizioni di grave disagio in cui, come è noto, venne a trovarsi nel dopoguerra l'industria meccanica e cantieristica e, in modo particolare, il settore destinato alle produzioni belliche, cui appartengono prevalentemente le Aziende controllate dall'I.R.I., hanno costituito motivo di serie preoccupazioni di ordine economico, finanziario e sociale.

Come era quasi inevitabile furono, dapprima, adottati provvedimenti escogitati di volta in volta sotto l'assillo delle più imperative necessità, contrastati, per altro, da innumerevoli fattori negativi, si da ridursi, in molti casi, a ripieghi di efficacia provvisoria.

Dall'attento ed approfondito esame che, via via, poté compiersi della difficile situazione, emerse, infine, evidente la necessità di affrontarla con criterio di organicità rinunciando, cioè, alle soluzioni contingenti per agire, invece, con metodo razionale e possibilmente risolutivo.

A questa riconosciuta necessità si è ispirato il decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 15 dicembre 1947 n. 1420, con il quale l'I.R.I. venne autorizzato a sottoscrivere il capitale azionario della costituenda Società Finanziaria Meccanica « Finmeccanica » con capitale da versarsi, in una o più volte, di lire 15 miliardi e con lo scopo di:

- assumere partecipazioni azionarie in società esercenti l'industria meccanica e delle costruzioni navali;
- curare il riordinamento e il coordinamento tecnico delle stesse;
- prestare loro, nelle forme ritenute più adatte, l'opportuna assistenza finanziaria.

La « Finmeccanica » venne costituita il 18 marzo 1948 con 50 milioni di capitale che, a seguito di deliberazione della stessa Assemblea costitutiva, fu elevato a L. 1.500.000.000. Si provvide subito, a norma dei comma 2, 3 e 4 dell'art. 1 del sopracitato decreto legislativo, a rilevare dall'I.R.I. i pacchetti azionari delle società in seguito indicate.

Nelle Assemblee straordinarie del 17 luglio 1948 e del 25 giugno 1949, venne, successivamente, deliberato l'aumento del capitale prima a 15 e poi a 25 miliardi; l'ultima deliberazione, presa ancora nel corso dell'esercizio in esame, è stata regolarmente eseguita il 20 settembre u. s.

Le Società esercenti l'industria meccanica e delle costruzioni navali, la cui maggioranza azionaria è passata alla Finmeccanica, sono precisamente quelle contro elencate:

1. — Ansaldo con sede in Genova;
2. — Odero-Terni-Orlando (O. T. O.) con sede in Genova;
3. — San Giorgio Soc. Industriale con sede in Genova Sestri;
4. — Alfa Romeo con sede in Milano;
5. — Filotecnica Salmoiraghi con sede in Milano;
6. — Motomeccanica con sede in Milano;
7. — Stabilimenti S. Eustacchio con sede in Brescia;
8. — Arsenale Triestino con sede in Trieste;
9. — Cantieri Riuniti dell'Adriatico con sede in Trieste;
10. — Fabbrica Macchine (Fa. Ma.) con sede in Napoli;
11. — Industria Meccanica Napoletana con sede a Baia (Napoli);
12. — Metalmeccanica Meridionale con sede in Napoli;
13. — Navalmeccanica con sede in Napoli;
14. — Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli con sede in Pozzuoli (Napoli).

Come già accennato, gli stabilimenti di queste Aziende erano stati prevalentemente attrezzati ed utilizzati per le produzioni occorrenti alle Forze Armate e ad altri Enti Statali.

L'Ansaldo, ad esempio, produceva navi militari complete di ogni tipo e dimensioni, dalla corazzata, di forte dislocamento e alta velocità, agli incrociatori e cacciatorpediniere; produceva, altresì, grandi medie e piccole artiglierie marine e terrestri, carri armati e autoblinde, sia a Genova che nello Stabilimento di Pozzuoli (Napoli).

La Odero Terni Orlando (O. T. O.) produceva pure navi militari complete e si era perfezionata nella costruzione di sommergibili. Produceva anche, dal 1906, grandi, medie e piccole artiglierie marine e terrestri.

La Società Cantieri Riuniti dell'Adriatico, oltre alla costruzione delle navi militari di ogni tipo, compresi i sommergibili, e i cui impianti di artiglieria ritirava dalla Ansaldo e dalla O. T. O., produceva anche velivoli fra cui idroplani di forte portata e raggio d'azione.

La San Giorgio e la Filotecnica producevano tutta la gamma degli apparecchi ottici e della meccanica di precisione, come telemetri, cannocchiali, centrali di tiro, congegni di punteria, oltre agli innumerevoli speciali apparecchi per servizi ausiliari di bordo.

L'Alfa Romeo, sia a Milano che a Pomigliano d'Arco, si occupava, essenzialmente, della costruzione dei motori per aviazione; la Navalmeccanica lavorava in pieno per la costruzione di molte parti dei complessi di artiglieria, per la riparazione di navi militari, e particolarmente di sommergibili, per la riparazione di velivoli di ogni tipo e motori di aviazione.

L'Industria Meccanica Napoletana produceva notevole quantità di siluri.

Tutte le commesse della vasta e speciale produzione sommariamente citata, che impegnavano imponenti aliquote di maestranze, vennero per forza di cose drasticamente sospese appena terminate le azioni belliche e, in seguito, mancò necessariamente ogni richiesta per tale tipo di lavoro, così come mancarono richieste di costruzioni navali per la Marina Mercantile Nazionale. Di conseguenza le fonti di ordinazione che alimentavano gli stabilimenti del Gruppo, per circa l'80% delle complessive possibilità sono venute praticamente ad inaridirsi. ||

A completare il quadro della situazione ricordiamo ancora:
— che gli stabilimenti della zona triestina, quelli di La Spezia e Livorno, nonché gli stabilimenti della zona napoletana, vennero duramente colpiti dalle azioni di guerra, così come ebbero gravemente a soffrire, a Milano, gli stabilimenti dell'Alfa Romeo e della Filotecnica: oltre la metà delle complessive attrezzature venne distrutta;

— che per ragioni di carattere politico-sociale si fece generalmente luogo non solo alla riassunzione, quasi in massa, di tutto il personale, compreso quello occasionalmente ammesso al lavoro per sopperire alle esigenze delle punte massime durante il periodo bellico, ma anche di tanti altri elementi che, pur essendosi distinti per benemerienze civili o militari, non possedevano però specifiche attitudini per il lavoro d'officina;

— che il blocco dei licenziamenti, non sempre né dappertutto interpretato nel giusto senso, finì col creare posizioni statiche di grave pesantezza o, addirittura, assolutamente insostenibili da parte dell'economia aziendale. Per rendersene esatto conto basterà considerare che alcune Aziende, nel dopoguerra, con i propri stabilimenti in gran parte distrutti e quasi inoperanti, si sono trovate con un numero di dipendenti superiori del 50% a quello massimo occupato nei periodi prebellici di più alta produzione.

Questa grave situazione, comune, sia pure in varia misura, a tutte le grandi e medie Aziende di questo settore industriale, sia esclusivamente private che controllate dall'I. R. I., si è protratta attraverso il duro periodo del primo assestamento postbellico, in

attesa dell'auspicata ripresa. Mercè anche i primi aiuti americani la ripresa si è iniziata e, nonostante le molte perduranti difficoltà, essa è stata più sollecita per quelle Aziende che già nell'anteguerra producevano prevalentemente per il consumo interno (autovetture, autocarri, materiale ferroviario, materiale elettrico ed elettromeccanico, macchine da scrivere, ecc.), mentre si è manifestata necessariamente lenta, stentata ed enormemente onerosa per le Aziende meccaniche e cantieristiche sopra elencate per effetto, giova ripeterlo, dell'assoluta cessazione di commesse per le Forze Armate.

Qualche cifra indicherà meglio la gravità del fenomeno. Nel 1938 l'industria meccanica italiana ha prodotto per circa 14 miliardi di lire, pari ad oltre 700 miliardi di oggi. Di tali 14 miliardi ben 4, pari a circa il 30% e ad oltre 200 miliardi di oggi, si riferivano alle sole commesse delle Forze Armate; nello stesso 1938 vennero costruite anche delle navi mercantili per parecchie migliaia di tonnellate di stazza lorda, esportati prodotti nelle colonie ed effettuati, inoltre, prodotti autarchici.

Si può, quindi, valutare nell'ordine del 40% la parte di lavoro che è venuta a mancare alla produzione meccanica nazionale; pertanto mentre per l'altro 60% della produzione, normalmente e in gran parte destinata al consumo interno, le Aziende già da tempo attrezzate allo scopo hanno potuto riprendere, seppur con lento progresso, il ritmo di attività d'anteguerra, per il suddetto 40% (e particolarmente per le Aziende I. R. I.) è stato giocoforza segnare il passo per affrontare, in mezzo alle difficoltà accennate, l'imponente problema della riconversione.

Abbiamo già ricordato che i primi provvedimenti via via adottati sotto la spinta delle necessità per occupare utilmente almeno una parte dell'altissimo numero di personale a carico, risultarono quasi sempre di limitata efficacia oltre ad essere antieconomici.

Chi esamini a fondo, e con vero senso di obiettività il fenomeno di sopra prospettato, trova pertanto una ovvia risposta al tanto che si è scritto a proposito della crisi delle Aziende meccaniche controllate dall'I. R. I., ed alle numerose critiche, generalmente non costruttive, che al riguardo sono state formulate.

E' evidente, infatti, che uno stabilimento attrezzato per costruire cannoni non può, con la stessa attrezzatura, gli stessi tecnici e le medesime maestranze, mettersi a produrre vantaggiosamente materiale ferroviario oppure oggetti di uso corrente come, ad esempio, macchine elettriche o per cucire, ecc.

Sarebbe stato necessario provvedere, con nuovi tecnici e nuove maestranze specializzate o adatte, alla sostituzione di gran parte di quelli occupati, mentre, a parte le intrinseche difficoltà di tali mutamenti, il blocco faceva a ciò impedimento; sarebbero occorsi i finanziamenti per la riconversione degli impianti, mentre le disponibilità e le possibilità di credito venivano soprattutto assorbite dalla impellente necessità di corrispondere la mercede a migliaia di persone presenti nelle officine, ma non utilizzabili produttivamente.

E non occorre certo soffermarsi sulle difficoltà intrinseche di definire rapidamente e con sicurezza il nuovo giusto indirizzo per le riconversioni da operare onde supplire all'enorme percen-

tuale di lavoro perduto, e ciò in ragione dei numerosi fattori di incertezza insiti nella situazione interna ed in quella internazionale circa le possibilità future di sbocco e di incremento per i prodotti di pace. L'incremento nella richiesta di materiale rotabile ferroviario, diluito nel tempo, costituiva soltanto un parziale sollievo.

Nel secondo semestre del 1947, allorquando vennero decise la costituzione e la funzione della Finmeccanica, il protrarsi delle altissime spese improduttive, minacciava di abbattere le Aziende di alcune importanti zone industriali. Se il punto più acuto può considerarsi, per diverse Aziende, superato mercè l'opera dei capi, dei tecnici e, aggiungiamo, mercè il buon senso dei lavoratori, ciò non toglie che molti scogli restano ancora disseminati lungo le rotte tracciate per portare a salvamento le navi pericolanti; senza dire delle difficoltà che sono comportate da eventi di carattere generale, come quello testè sopraggiunto della forte svalutazione di tante monete, evento di cui è ancora impossibile misurare la portata nel campo degli scambi internazionali. Pensiamo di potere, comunque, considerare la strada sinora percorsa come una tappa già superata, e di poter valutare con più serena ponderatezza quella da seguire; e ciò anche se non sempre possono determinarsi, come già rilevato, tutti gli elementi dei problemi che siamo chiamati ad affrontare a causa della persistente instabilità politica e finanziaria del mondo intero.

Fin dal momento in cui il Vostro Consiglio ha assunto il proprio compito, esso si è dato cura di approfondire l'esame

della situazione delle Aziende controllate, di individuare le cause delle relative perdite e valutare l'entità degli ingenti finanziamenti ancora occorrenti. I risultati di tale accurata ed analitica indagine valgono a precisare le condizioni in cui è stata presa in consegna l'amministrazione del Gruppo.

Così, si è proceduto a determinare, con sufficiente approssimazione, quali fossero le forze di lavoro esuberanti in conseguenza del blocco e delle determinazioni di ordine sociale, presso le varie Aziende, e ciò in rapporto alle possibilità dei mezzi di produzione disponibili. Si è potuto, in tal modo, calcolare anche l'entità delle perdite dovute a questo onere di carattere politico-sociale.

Un'altra causa è stata identificata e valutata, che contribuiva a rendere pesante la situazione e che per molto doveva, come deve tuttora, gravare sui bilanci delle grandi Società cantieristiche. Nel 1946 e al principio del 1947, mentre ovunque si erano riprese con grande fervore le ricostruzioni per la Marina Mercantile, l'Italia, stremata dalla guerra, non aveva ancora definito alcun programma per le nuove costruzioni. I nostri Cantieri, assillati dalla necessità di dar lavoro alle proprie maestranze, non riducibili per il blocco dei licenziamenti, cercarono ansiosamente ordinazioni dagli armatori esteri, a ciò incoraggiati e spinti da parte ufficiale, in vista anche della impellente necessità valutaria, ordinazioni che si sapeva a priori non potessero lasciare margine o dovessero comportare qualche perdita, ritenuta comunque inferiore all'onere delle maestranze inoperose. Le commesse assunte dalle quattro Società cantieristiche dell'I.R.I., co-

si come dalle altre Società private che fanno parte dell'« Assonave », ammontarono, tra l'aprile 1946 e il luglio 1947, a circa 63 milioni di dollari e 2 milioni di sterline, oltre 2 miliardi di lire in compensazione. Il lavoro venne assunto da tutte le Società nella proporzione, all'incirca, delle rispettive capacità (e così i Cantieri del Gruppo I. R. I. assunsero il 78% delle commesse estere, avendo essi circa l'80% della capacità produttiva del complesso dei grandi Cantieri italiani) e tutte si ritennero al coperto dal rischio delle oscillazioni dei costi, perché i contratti venivano stipulati in valuta pregiata, il cui ricavo si presumeva avrebbe compensato ogni eventuale aumento del costo dei materiali e della mano d'opera.

Nel fatto, si sono dovute, invece, registrare perdite cospicue per tutti i Cantieri derivanti essenzialmente dal movimento valutario.

L'azione relativa al mercato valutario sviluppatasi nella seconda metà del 1947, se, da un lato, segnava l'arresto dello scioglimento della lira e avviava all'auspicata stabilità della nostra valuta, decisiva per la ripresa cui l'ERP dà il proprio vigoroso contributo, pregiudicava fatalmente, dall'altro, il risultato economico dei lavori assunti a lungo termine. Infatti, chiamando 100 il ricavo dei dollari al livello del momento in cui i contratti cominciarono ad essere stipulati, e 100 il costo dei materiali e della mano d'opera allo stesso momento, il diagramma indicante il successivo andamento di tale ricavo e di tali costi dal luglio 1946 al luglio 1948, mostra che il dollaro, dopo essere salito al 186%, è sceso al 118%, mentre i costi della mano d'opera e dei mate-

riali, nello stesso periodo, sono costantemente saliti, raggiungendo mediamente il 318%.

Per effetto, quindi, del solo movimento della valuta la perdita avrebbe potuto ascendere sino ad 1,7 volte il prezzo pattuito. Nel fatto, le perdite non hanno raggiunto tale livello estremo, perché non tutti i contratti furono stipulati nel momento più sfavorevole per quanto si riferisce al cambio. rispettivamente in riguardo ai costi, ma anche restando sui livelli intermedi, le perdite sono state assai alte. Il grave disagio economico dei Cantieri è da collegarsi precipuamente con questi eventi, da cui i Cantieri controllati dall'I.R.I. vennero colpiti praticamente nella stessa proporzione di quelli privati.

Alle perdite delle Aziende del Gruppo maturate al momento della costituzione della Finmeccanica in dipendenza delle suddette due cause: esuberanza di mano d'opera e commesse navali estere, si aggiungevano quelle dovute alle altre note cause: deficiente rendimento, disorganizzazione, oneri della maggiore esposizione debitoria, ecc., perdite la cui entità assorbiva, come ordine di grandezza, i non effettuati regolari ammortamenti e la mancata remunerazione al capitale investito.

Il Vostro Consiglio, assumendo la responsabilità della gestione sociale, si è dedicato al grave e difficile compito di affrontare la prima e più grave causa di squilibrio delle gestioni per riuscire a salvare le Aziende col conseguirne il giusto dimensionamento e mantenerne in seguito utilmente occupate, quanto più possibile, le maestranze; per la seconda fonte di perdite, dipendente da fenomeno valutario, la Vostra amministrazione non poteva

che limitarsi a richiamare l'attenzione delle Autorità Governative sulle gravissime perdite subite dai Cantieri solo perché fornitori a lungo termine (a due anni ed oltre dalla data del contratto) in conseguenza della manovra valutaria, apportatrice peraltro di vantaggi alla collettività nazionale.

Ci siamo dilungati su questo chiarimento di obbiettivi dati di fatto che furono rilevati fin dall'inizio dal Vostro Consiglio, in quanto essi ci appaiono fondamentali anche per rettificare taluni giudizi che vengono non di rado emessi al riguardo di queste Aziende, e che in buona parte si basano su generalizzazioni di circostanze le quali, indipendentemente dalla loro indiscussa gravità, hanno però in parte, o in buona parte, carattere transitorio o funzionale, e non organico o inevitabilmente permanente. Ed è appunto sulla constatazione di questi elementi di fatto che ci siamo indotti ad assumere il compito dell'amministrazione della Vostra Azienda.

Oggi, dopo la chiusura del primo esercizio, siamo in grado di dirVi che la prima, e certo non la più agevole tappa per quanto riguarda le eccedenze di personale è stata praticamente superata. Vi sono e vi saranno sempre problemi di ordine sindacale, in dipendenza dell'oscillazione della richiesta interna di lavoro e delle possibilità di esportazione; tuttavia la prima opera di adeguamento delle maestranze ai mezzi di lavoro, salvo circoscritte eccedenze, si può ritenere in massima compiuta.

Per quanto riguarda le commesse estere di cui Vi abbiamo intrattenuti, Vi informiamo che le Società interessate hanno con-

tinuato, e continuano a svolgere, verso i committenti esteri, quell'azione che la legge e le clausole contrattuali consentono per attenuare quanto possibile il danno, ferma restando la nostra insistenza verso le Autorità Governative per una favorevole considerazione di questa particolare situazione.

Naturalmente, siamo lungi dal raggiungimento della mèta, e il riferimento che abbiamo di sopra fatto alle possibilità dei mercati interno e internazionale quali fattori che condizionano ogni progresso ed ogni risultato, Vi indica di per sé quante altre incognite e difficoltà vi siano da affrontare.

Abbiamo già ricordato che, nell'immediato dopoguerra, ogni Azienda, assillata dal gravame della numerosa maestranza bloccata, ha cercato singolarmente di risolvere come poteva i propri problemi; da ciò gli affrettati e non sempre razionali adattamenti degli impianti alla nuova produzione richiesta, talvolta solo transitoriamente, dalle urgenti necessità della ricostruzione. Abbiamo anche ricordato che era appunto nostro compito di rimediare a queste incongruenze, promuovendo una disciplina dell'attività delle varie Aziende secondo programmi nazionali, adeguati alle ragionevoli previsioni del futuro, e conformi alla particolare capacità produttiva delle singole Aziende e alle reali possibilità di assorbimento dei mercati. La Vostra amministrazione si è preoccupata altresì di conseguire possibilmente il risultato con la maggiore rapidità, dato che il tempo costituiva il più importante fattore di successo. Vennero, perciò, costituite subito commissioni di esperti di riconosciuto valore e, sul-

la base degli esami e rilievi da esse compiuti, vennero studiati e formulati i primi programmi di riordinamento delle Aziende, programmi ampiamente discussi e vagliati sotto il profilo tecnico-economico e finanziario per essere poi esaminati ed approvati dal Vostro Consiglio di Amministrazione. Per taluni programmi si è potuta già disporre l'attuazione che è in corso, per altri si procede al perfezionamento degli studi, specialmente richiesto dallo andamento incerto del mercato mondiale.

Riteniamo opportuno di richiamare la Vostra attenzione su uno dei problemi più importanti, quello dei Cantieri Navali, campo nel quale, come già ricordato, la Finmeccanica controlla l'80 per cento circa dei grandi Cantieri Nazionali.

Dal 1945 nessuna commessa degna di nota per nuove costruzioni si è ottenuta dall'armamento mercantile italiano, che è rimasto fermo in attesa della promessa legge a favore delle nuove costruzioni di qualità. La legge ha potuto finalmente essere approvata, nel marzo del corrente anno, dal Parlamento; ma le agevolazioni che ne derivano si riferiscono a circa 235.000 tonn. di stazza lorda, a quanto cioè può offrire ai Cantieri un modesto ritmo di lavoro per due anni. E poiché non è da prevedere che la Marina Militare possa dare, nel prossimo avvenire, se non un limitato sviluppo alle costruzioni che la interessano, occorre poter fare assegnamento sui cosiddetti programmi a lungo termine delle marine mercantili nazionale ed estere.

Ci sia consentito di insistere a questo riguardo, nel modo più deciso, sulla opportunità di agevolazioni governative che diano durevole impulso alle costruzioni navali; le agevolazioni appaio-

no senz'altro giustificate ove si consideri che ogni altra industria gode i benefici di una protezione doganale, che facilita notevolmente la produzione destinata al consumo interno, proteggendola nelle sue più o meno transitorie inferiorità rispetto alla più attrezzata industria estera. Tale protezione, com'è noto, non è possibile estenderla alle costruzioni navali neppur se destinate agli armatori nazionali, e ciò per ragioni ovvie, fra cui quella, essenziale per i nostri armatori, di possedere navi di costo non superiore alle navi straniere con le quali devono competere sul mercato internazionale dei noli. Le agevolazioni governative sono quindi altrettanto giustificate ed indispensabili, per raggiungere il livello di costo, quanto lo è per altre industrie l'aiuto doganale. Tali agevolazioni vengono messe, da molti, in rilievo per il gravame che comportano sui contribuenti, sicché mentre, in generale, questi non si rendono esatto conto del peso che sopportano per effetto delle protezioni doganali, sono portati ad osteggiare il contributo alle costruzioni navali, che ha forma più palese pur essendo inferiore a quello derivante in genere dalla protezione doganale.

Prima della guerra, la produzione navale mercantile agevolata e la forte produzione per la Marina Militare, hanno consentito ai migliori Cantieri di concorrere utilmente per le forniture richieste dal mercato internazionale, data la possibile diluizione delle spese generali sull'ampio volume della produzione di cui sopra. Si arrivava così a compensare in parte il maggior costo dei materiali in Italia e quegli altri maggiori oneri cui i Cantieri italiani dovevano sottostare rispetto ai Cantieri

concorrenti degli altri Paesi. I quali Cantieri esteri, è opportuno sottolinearlo, beneficiano anche essi di aiuti diretti o indiretti.

Ora, nella situazione attuale, devesi pur rilevare che il complesso della capacità produttiva dei Cantieri italiani è sensibilmente superiore alle più favorevoli richieste del nostro mercato. Ma occorre, anche, tener presente che l'attuale configurazione della nostra industria cantieristica deriva, essenzialmente, dalle tradizioni marinare del Paese attraverso i secoli e, solo per qualche caso, può dirsi effetto di iniziative a carattere speculativo contingente. Oltre ai Cantieri per grandi apprezzatissime costruzioni in legno, sulle coste della Penisola sono stati sempre disseminati medi e piccoli Cantieri; col tempo, e mano mano, i grandi stabilimenti vennero trasformati per la costruzione di navi a scafo metallico e, intorno ad essi, nacquero e prosperarono innumerevoli altre medie e piccole industrie per la fornitura dei prodotti occorrenti alla costruzione navale.

Queste industrie meccaniche satelliti, se alimentate dai Cantieri, possono offrire, a relativamente basso costo, altri prodotti simili di uso corrente e di facile esportazione.

Ci siamo, quindi, trovati di fronte ad una situazione che andava seriamente considerata e meditata in tutti i suoi aspetti e abbiamo dovuto riconoscere che il problema non poteva essere circoscritto nell'ambito di un solo settore di produzione, ma si portava, invece, e si estendeva nel complesso campo della economia nazionale. In sostanza, ove non si volesse riconoscere al settore meccanico un'importanza di prima linea nelle relazioni economiche internazionali (e molti fattori dimostrano che ciò è possi-

bile) si andrebbe decisamente verso una contrazione dell'industria stessa, con corrispondente riduzione delle forze di lavoro occupate rispetto all'anteguerra. In questa ipotesi, sarebbe però anche da considerare come potrebbe essere servita la generale aspirazione verso un elevamento del livello medio di vita che, dallo sviluppo del settore meccanico, riceve senza dubbio una notevole spinta.

Orbene, basandoci sull'indirizzo che le provvidenze legislative hanno manifestato, considerato lo sviluppo delle esportazioni dei prodotti meccanici verificatosi nel 1948, e riesaminato il problema dei costi nei suoi aspetti permanenti e contingenti, nonché tenuto conto che un modesto incremento nella quota delle costruzioni navali mondiali, già conquistata dalla nostra industria nell'anteguerra, basterebbe ad assicurare la vita ai nostri Cantieri, ci siamo avviati verso una radicale e razionale trasformazione delle attrezzature degli stabilimenti la quale (senza affatto aumentarne la capacità produttiva) mediante l'adozione dei più moderni sistemi di lavorazione, tende ad una riduzione dei costi e dei tempi, tale da rendere possibile la concorrenza sul mercato internazionale delle costruzioni navali.

Questo nostro deciso indirizzo deve, evidentemente, considerarsi anche come un atto di fede nell'integrale e sollecito ricupero della tradizionale laboriosa capacità delle nostre maestranze e nella lungimiranza dei nostri legislatori. Una ragguardevole importanza sull'indirizzo da noi assunto, ha avuto altresì la posizione presa dal Governo verso un radicale rinnovo della siderurgia che se, come auspicato, riuscirà a portare i prezzi sui livel-

li internazionali, rappresenterà un ulteriore impulso alla produzione meccanica per l'esportazione in generale e alla attività cantieristica in particolare.

Si è proceduto, con la stessa cura e diligenza, all'esame delle situazioni delle altre Aziende del Gruppo Finmeccanica; alcune di esse hanno già in corso i programmi elaborati, e non vi intratteneremo con analitici dettagli, data anche la relativa minore loro importanza nel quadro delle attività del Gruppo; per altre a causa, come già accennato, della persistente non sufficiente chiarezza delle tendenze dei mercati nazionali ed esteri, le determinazioni definitive non sono state ancora prese. Giova, comunque, prospettare i concetti fondamentali che hanno guidato il nostro lavoro. Essi sono:

1) potenziare quei rami della meccanica che già costituivano prerogativa di alcuni stabilimenti per estenderne l'utile intervento sul mercato interno e, soprattutto, per acquisire possibilmente un posto rilevante sul mercato internazionale;

2) concentrare in poche unità, o in unità singole bene ubicate e modernamente attrezzate, lavorazioni affrontate finora con mezzi di fortuna; ciò, bene inteso, quando è prevedibile uno sviluppo vicino o lontano della richiesta sia all'interno che all'estero. Non si abbandona così nulla di quanto è stato acquisito con sacrifici di lavoro e di capitali;

3) sostituire, dopo ponderato studio, produzioni ormai non richieste con altre di cui il mercato internazionale dimostri, con qualche sicurezza, una notevole domanda; naturalmente per que-

ste nuove produzioni bisognerà cercare di conquistare una sicura base di mercato interno.

E' probabile che questo indirizzo possa destare qualche apprensione in Aziende che hanno già posizione acquisita sul mercato interno, e che gradirebbero conservare il privilegio di fatto. In merito va, tuttavia, ricordato che la scomparsa di quel 30% di possibilità interne costituite dalle precedenti commesse delle Forze Armate, ha sacrificato essenzialmente le maestranze del nostro Gruppo; e che ogni sforzo di tradurre in lavoro per l'esportazione quello mancato per commesse militari, esige anche di costituire contemporaneamente per l'Azienda rispettiva una certa base sul mercato interno.

L'opera di riconversione non può, tuttavia, completarsi che a ragion veduta, stabilendosi ogni decisione sulla base di criteri economici, senza di che la costruzione intrapresa non avrebbe fondamento. Ed è appunto per ciò che vi abbiamo or ora detto essere tuttora allo studio i problemi relativi a talune Aziende per le quali, come per quelle del complesso napoletano, l'operazione di riconversione si è presentata con carattere ancora più esteso.

Signori Azionisti,

dopo averVi esposto, per sommi capi, l'indirizzo da noi seguito in merito ai programmi produttivi, dobbiamo intrattenerVi ora brevemente anche sul lavoro di riorganizzazione amministrativa e finanziaria dei complessi aziendali. Anche questo or-

dine di problemi ha richiesto molte e ponderate cure, avendo riguardo, fra l'altro, agli interessi delle minoranze azionarie che, specie in alcune grandi Aziende, superano il terzo del capitale.

Sotto questo profilo, particolare premura e attenzione ha richiesto il Gruppo di Aziende meccaniche e cantieristiche dell'Alto Tirreno, per le quali l'eclettismo delle produzioni e la grandiosità dei singoli centri ha reso più spiccatamente manifesta la necessità di speciali solleciti assestamenti. 4

In questa non facile opera, ci siamo attenuti ad alcuni semplici concetti, basilari e tradizionali nell'industria:

a) semplificare e snellire quanto possibile sia l'organizzazione aziendale che quella di stabilimento; fissare il sano criterio delle proporzioni fra gestione e produzione eliminando le dannose e mastodontiche concentrazioni non giustificabili tecnicamente;

b) raggruppare in un'unica Azienda gli stabilimenti destinati all'esecuzione di prodotti tecnologicamente e commercialmente affini; individuare in Aziende autonome gli stabilimenti destinati a particolare produzione. Ciò per rendere possibile ed agevolare lo sforzo metodico per il perfezionamento tecnico nonché la migliore conoscenza specifica dei mercati e la costante presenza sugli stessi, sia in Italia che all'estero;

c) affidare ad ogni Capo Azienda compiti di misura tale che egli sia in grado di assolverli con il migliore rendimento individuale e con effettiva responsabilità personale.

In base a questi concetti fondamentali sono stati definiti i programmi delle varie Aziende interessate.

Riassumiamo concisamente i termini dell'operazione che, studiata durante tutto l'esercizio sociale in esame, è stata realizzata con l'unanime consenso degli azionisti delle rispettive Aziende nei primi mesi dell'esercizio in corso.

Si tratta del Gruppo costituito dalle tre Società: « Ansaldo », « San Giorgio » e « Odero-Terni-Orlando », le cui attività risultano ora ripartite in nove Società distinte ed indipendenti con indirizzo bene individuato per ciascuna in ragione delle proprie peculiari caratteristiche.

Così, nella Società Ansaldo si è concentrata in prevalenza l'attività cantieristica navale. Essa ha ceduto, quindi, le altre branche della propria attività: l'elettromeccanica, la lavorazione metalli non ferrosi, la produzione dei trattori, ed ha assunto le attività cantieristiche della O.T.O. Si è venuto a creare, in tal modo, nell'alto Tirreno un gruppo cantieristico analogo a quello esistente nell'alto Adriatico con i Cantieri Riuniti dell'Adriatico. La uniformità di indirizzo e di potenzialità potrà consentire convenienti sviluppi di collaborazione tra i due gruppi Adriatico e Tirreno.

Per alcuni altri stabilimenti Ansaldo le decisioni sono state rinviate in attesa, come già accennato, di una migliore chiarificazione dei programmi nazionali di altre industrie.

I reparti elettrotecnici della San Giorgio e della Ansaldo che, negli ultimissimi anni, nel rispondere alle richieste dei mercati, erano giunti su un terreno di concorrenza sovente eccessiva, sono stati raggruppati in un unico ente elettromeccanico: « Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio »; questo, essendo in possesso di stabilimenti in Liguria capaci di produzioni

complementari, costituirà uno dei più importanti centri elettromeccanici d'Italia.

Le altre attività, nettamente differenziate per indirizzo di produzione, sono state assunte da Aziende staccate ed autonome; eccone l'elenco:

— « Stabilimento Meccanico Metallurgico Genovese Ansaldo-Fossati » — (destinato alla costruzione di trattori e sonde nonché alla fucinatura e stampaggio).

— « Delta — Società Metallurgica Ligure » — (per la lavorazione dei metalli e in particolare rame e sue leghe, ecc.).

— « Termomeccanica Italiana » — (per la fabbricazione di pompe, compressori, macchinari per impianti frigoriferi, ecc.).

— « O.T.O. — Le Grazie » — (per l'esecuzione di riparazioni navali nel porto di Genova).

— « Officine Meccaniche Pistoiesi già San Giorgio » — (per la costruzione e riparazione di materiali ferroviario, tranviario, ecc.).

— La « Società Odero-Terni-Orlando », avendo ceduto alla Ansaldo i Cantieri di Livorno e Muggiano, e ceduto lo stabilimento Termomeccanico di La Spezia alla nuova Società « Termomeccanica Italiana », si occuperà della gestione del grande Stabilimento Meccanico di Melara-La Spezia.

— La « Società San Giorgio », dopo aver ceduto alla nuova Società « Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio » i propri reparti di produzione elettromeccanica, si occu-

1948/49

perà di meccanica di precisione, ottica, costruzione di ausiliari di bordo, ecc.

Le singole valutazioni per i trapassi, eseguite da periti giurati nominati dal Tribunale di Genova, con il più assoluto rispetto degli interessi dei rispettivi azionisti, hanno avuto l'approvazione unanime delle assemblee. Tutte le operazioni, approvate prima della scadenza del decreto 7 maggio 1948 n. 1057, che concedeva facilitazioni per i concentramenti aziendali, sono già state omologate dal Tribunale e sono in corso di effettiva rapida esecuzione.

Signori Azionisti,

confidiamo che l'esposizione dell'attività svolta dalla Vostra Società, nel suo primo esercizio, Vi abbia dato un'idea chiara della importanza del compito che la Vostra Amministrazione e la Direzione hanno affrontato e, nei limiti del possibile, assolto mercè il concorso appassionato dei tecnici e degli esperti che costituiscono i quadri dei nostri collaboratori, tutti concordi nell'operare con spirito di dedizione agli interessi della Società e del Paese.

* * *

Il Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione si compendia in un totale attivo, esclusi i conti d'ordine,

di	£migl.	37.551.833
un totale passivo di	»	22.551.340
ed un netto patrimoniale di	»	<u>15.000.493</u>

di cui £migl. 15.000.000 sono costituite dal capitale azionario e £migl. 493 rappresentano il risultato netto dell'esercizio.

Il modestissimo saldo attivo della gestione è irrilevante in confronto alla cifra del nostro capitale azionario e, più ancora, all'ampiezza dei nostri investimenti.

D'altra parte, non può prescindersi dal fatto, dianzi largamente illustrato, che gli investimenti riguardano un gruppo di aziende le quali, salvo pochissime eccezioni tra le Società di minor mole, trovandosi in pieno travaglio di riorganizzazione e riconversione, non erano in grado di remunerare i capitali in esse investiti.

Per conseguenza la Vostra Società ha dovuto limitarsi ad addebitare gli interessi che le sarebbero spettati sui suoi finanziamenti a quelle controllate che erano in grado di sopportare tale onere e ciò nella misura che le singole situazioni comportavano.

Complessivamente il Conto Economico ha potuto così beneficiare di circa 368 milioni di interessi attivi e 9 milioni di dividendi; in complesso 377 milioni che hanno permesso di coprire le spese di esercizio e il pagamento di una parte soltanto di interessi ridotti all'Istituto per la Ricostruzione Industriale che, parallelamente a quanto da noi operato nei confronti delle controllate, ha aderito a tali riduzioni.

L'importo degli interessi attivi conteggiati dalla Vostra Società nella misura parziale di sopra rilevata, e quello di circa 9 milioni di dividendi, sono bastati appena a coprire le spese di esercizio di 155 milioni, e gli interessi passivi e provvigioni bancarie per circa 221 milioni.

Passando all'esame delle singole voci di bilancio, noterete: all'ATTIVO le due voci di gran lunga più importanti sono costituite dalle « *Partecipazioni Azionarie* » e dai « *Crediti verso Società Controllate* ».

Le « *Partecipazioni Azionarie* », per complessive £migl. 1.277.040, rappresentano il 51% dei rispettivi capitali sociali e sono contabilizzate al valore di rilievo dall'I.R.I., valore commisurato a quello nominale come disposto dal Decreto Legislativo 15 dicembre 1947 n. 1420.

I « *Crediti verso Società Controllate* » ammontano a £migl. 36.204.054.

Tale importo rappresenta per £migl. 35.836.147 il complesso dei finanziamenti erogati nei quattordici mesi decorsi dal 1° maggio 1948 al 30 giugno u. s. e per £migl. 367.907 gli interessi addebitati nello stesso periodo.

La destinazione per azienda dei finanziamenti erogati, risulta la seguente:

AZIENDE CANTIERISTICHE

Ansaldo	£. 13.704.645.355	
Cantieri Riun. dell'Adriatico »	503.933.390	
Navalmeccanica	» 3.025.812.258	
Odero-Terni-Orlando	» 5.637.672.884	
	<hr/>	
A riportare	£. 22.872.063.887	22.872.063.887

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Con la rappresentanza in proprio o per delega di n. 24.986.181 azioni sulle n. 25.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

l'Assemblea:

- ha approvato all'unanimità la relazione del Consiglio di Amministrazione e quella del Collegio Sindacale, il Bilancio ed il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1949, nonché il riporto a nuovo del residuo utili dell'esercizio in L. 468.458;
- ha eletto per acclamazione ad Amministratori per l'esercizio 1949-1950 i Signori:

BONANNI Dr. Leonida

FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo

FERRARI-AGGRADI Dr. Mario

FERRARI Dr. Arturo

GALLO Dr. Ing. Pasquale

OTTOLENGHI Dr. Ing. Enrico

SINIGAGLIA Dr. Ing. Oscar

VANZI Dr. Ing. Ivo

ZENARI Dr. Ing. Aristide

- ha nominato Sindaco supplente il Signor:

MEDUGNO Dr. Leopoldo

- ha determinato il compenso agli Amministratori per l'esercizio 1948-1949 ed ai Sindaci per il triennio 1948-1951.

LIA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
PER L'ESERCIZIO 1949-50

- Presidente :* - ZENARI Dr. Ing. ARISTIDE
- Amministratori :* - BONANNI Dr. LEONIDA
- FEA Prof. Dr. Ing. LEONARDO
- FERRARI-AGGRADI Dr. MARIO
- FERRARI Dr. ARTURO
- GALLO Dr. Ing. PASQUALE
- OTTOLENGHI Dr. Ing. ENRICO
- SINIGAGLIA Dr. Ing. OSCAR
- VANZI Dr. Ing. IVO

COMITATO ESECUTIVO

- ZENARI - FERRARI - SINIGAGLIA

COLLEGIO SINDACALE
PER IL TRIENNIO 1948-51

- Presidente :* - LEGGERI Dr. VINCENZO
- Sindaci effettivi :* - BRAIDOTTI Dr. MARIO
- JANNOTTA Dr. ANTONIO
- PANUNZIO Dr. VITO
- VALENTINI Rag. EZIO
- Sindaci supplenti :* - BERNARDI Dr. DOMENICO
- MEDUGNO Dr. LEOPOLDO

SEGRETARIO DEL CONSIGLIO

- AVALLONE Dr. Avv. GIORGIO

LIA