

SOCIETA' FINANZIARIA MECCANICA
FINMECCANICA

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

ESERCIZIO 1949-50

2° ESERCIZIO SOCIALE

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DEL 31 OTTOBRE 1950

LIA
Gruppo del Credito Italiano

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

Alla fine del nostro 2° esercizio sociale, mentre possiamo comunicarVi che tutte le complesse operazioni legate al concentramento sono state regolate fra le varie aziende, e che la vita dei nuovi organismi si è regolarmente iniziata, non siamo in grado di darVi, come sarebbe stato nostro desiderio, comunicazione che il problema della industria meccanica si avvia alla auspicata soluzione. Esso è, indubbiamente, un problema di portata nazionale, perchè già prima della guerra un terzo di tutti i salari operai era corrisposto dalla meccanica ed è nostra piena convinzione che senza una decisiva favorevole svolta in questo settore dell'industria, troppo spesso stentato, la tranquillità sociale difficilmente si potrà ottenere.

Già lo scorso anno Vi avevamo detto: « Siamo lungi dal rag-
« giungimento della meta e il riferimento alle possibilità del mer-
« cato interno e internazionale quali fattori che condizionano
« ogni progresso ed ogni risultato, Vi indica di per sé quali altre
« incognite e difficoltà vi siano da affrontare ». Più avanti abbiamo attirato doverosamente la Vostra attenzione sul fatto che, poco prima della Vostra assemblea, si era profilato un nuovo cataclisma monetario, con una forte svalutazione delle monete di molti Paesi e che l'entità delle conseguenze di un tale avvenimento era ancora prematuro valutare.

L'importanza che nel settore meccanico ha il nostro Gruppo, e l'importanza che tutto il settore ha nella vita nazionale, ci obbliga ad analizzare serenamente le cause di un aggravamento che si sta verificando, in contrasto con una tendenza all'assestamento negli altri settori economici del Paese.

IL PROBLEMA DELL'INDUSTRIA MECCANICA IN ITALIA

Vi esponiamo, perciò, analiticamente i principali problemi dell'industria meccanica che vanno tenuti presenti:

- a) capacità di produzione degli impianti;
- b) possibilità di sviluppo del mercato interno;
- c) influenza decisiva del mercato estero e difficoltà che ne contrastano lo sviluppo;
- d) disposizioni che regolano le vendite all'estero.

a) La prima affermazione che possiamo fare è che nell'industria meccanica non sono le attrezzature che mancano all'Italia anche se non aggiornate rispetto a quelle dei paesi più progrediti; le possibilità di lavoro sono più del doppio della attuale richiesta del mercato: mentre, infatti, la produzione del 1949, compresa la esportazione, si è aggirata sui 500 miliardi di lire, la capacità di produzione supera, ed in misura sensibile, i mille miliardi. Perché avviene ciò in Italia, mentre in tutto il resto dell'Europa le industrie dei singoli Paesi sono alla saturazione? (Nel 1949 la produzione meccanica in Inghilterra è stata infatti del 164% rispetto al 1938, e incrementi ancora più sensibili ha avuto dopo la svalutazione della sterlina; in Francia è stata del 141%; in Italia del 79%).

Abbiamo già ricordato, nell'assemblea dello scorso anno, che la produzione dell'anteguerra era pari a circa 700 miliardi, calcolati in valuta odierna, ma di questi oltre 200 miliardi rappresentavano forniture allo Stato e principalmente alle Forze Ar.

mate. Durante la guerra, mentre tutte le altre industrie hanno avuto nella produzione un diagramma discendente, la meccanica, come è intuitivo, si è trovata nella necessità di spingere la propria capacità di produzione ed è giunta a produrre, nel 1943, il 50% in più che nel precedente periodo di pace ed inoltre l'armistizio ha colto la meccanica mentre era protesa a nuovi sviluppi.

Poichè alcune regioni nell'ultima fase della guerra sono state risparmiate da gravi distruzioni e, fra esse, essenzialmente la Valle Padana, buona parte dell'attrezzatura è rimasta praticamente indenne, mentre quella distrutta è stata, per necessità sociali, presto ed in misura notevole ricostruita, sia pur almeno inizialmente, senza una visione organica.

Il fenomeno, per quanto in minore misura percentuale, si è certo riprodotto negli altri Paesi, ma ciò che non ha riscontro è la scomparsa completa dello Stato quale acquirente, per ragioni ben note, e il mancato sviluppo delle esportazioni, in parte dovuto alla scomparsa delle Colonie, ma in maggior misura dovuto ad una diversa impostazione dei problemi economico-industriali nel nostro Paese, dovuta anche alla peculiarità della nostra situazione.

b) Un'analisi completa della produzione di anteguerra, valutabile in 700 miliardi di lire attuali, dimostra che il mercato interno normale ne assorbiva soltanto la metà, mentre la restante metà era destinata allo Stato, alle Colonie, alle eccezionali costruzioni autarchiche, alla marina mercantile (per 32 miliardi), alla esportazione (per circa altrettanto).

La metà destinata al mercato interno, escluse le seconde lavorazioni del ferro che impropriamente vengono conteggiate nella meccanica, le costruzioni telefoniche e simili ed escluse le attività artigianali svolte da 95.000 aziende (riparazioni, produzione di minuterie, recuperi e trattamenti vari), lavorazioni che non possono essere industrializzate, lasciava alla vera industria meccanica, oltre la marina mercantile, un totale complessivo di 190 miliardi di lavori destinati al Paese, così ripartiti: 70 miliardi al settore dei trasporti (beni di consumo); 90 miliardi al settore svariatissimo dei beni strumentali (nuovi impianti e rinnovo dei macchinari) e 30 miliardi a tutti gli altri consumi di serie e non di serie (macchine da scrivere, macchine da cucire, apparecchi di precisione, ottici, fotografici, bilancie, dosatrici, macchine agricole, per edilizia, apparecchi termici, illuminazione, riscaldamento, ecc.).

La modestia delle cifre sopraesposte, divise fra la innumerevole gamma dei prodotti meccanici, è, di per sé, la dimostrazione che, tolti pochi ben individuati prodotti, è quasi impossibile la produzione di grande serie per il mercato interno. D'altronde il livello del reddito medio italiano è dei più bassi, a causa, soprattutto, della ingratitudine del nostro sottosuolo, e le sue oscillazioni sono quasi impercettibili anche in periodi decennali (né si può fare al settore meccanico, nel suo grande complesso, l'accusa di iperbolici aumenti fra il costo di produzione e il prezzo di vendita al minuto), per cui non si vede come si possano, almeno nel nostro settore, ottenere rapidi e notevoli incrementi dei consumi, tali da consentire nuove produzioni in grandi serie, che sole per-

mettono, con le forti riduzioni dei costi, un ulteriore sviluppo dei consumi.

In questo quadro ben poche sono le possibilità di sviluppo del mercato interno e, se si tiene conto del fatto che molto macchinario nuovo viene importato dall'America per la necessità di metterci al passo con l'evoluzione dei mezzi strumentali, si vede che il limitato incremento nel consumo per gli autotrasporti è scontato da una riduzione nella produzione dei beni strumentali.

Dopo quanto sopra si è detto, si tenga presente che il nostro Gruppo, per le attrezzature esistenti, è indirizzato, nella sua grande maggioranza verso la produzione dei beni strumentali e che, compreso il lavoro dei Cantieri navali, per mantenere in vita l'organizzazione nelle dimensioni attuali, richiede un fatturato annuo di 120 miliardi e risulterà evidente la enorme difficoltà di una soluzione. Nel settore dei prodotti per il consumo interno, il Gruppo è riuscito in questi anni a raddoppiare il suo lavoro, con uno sforzo di penetrazione notevole anche se ancora non perfetto; per il breve periodo della validità della Legge Saragat esso ha coperto la quota di lavoro marittimo per l'interno, in sostituzione del lavoro assunto nel 1946 per l'estero ormai interamente esaurito; ma, nonostante questo, resta un vuoto nella necessità di lavoro, di circa un terzo.

c) Questo terzo non può trovar collocamento se non in forniture dirette allo Stato o nell'esportazione.

Poichè, a nostro avviso, salvo capovolgimenti che non è

qui il caso di considerare, non si può contare su grossi acquisti diretti dello Stato, sta nell'esportazione la sola soluzione. Esporteremo, come è nostra abitudine, tutte le difficoltà che questa soluzione incontra.

Daremo anzitutto risposta ad una domanda che molto spesso si fa l'uomo della strada: come è che in un mercato sia pur così poco facile, alcune industrie meccaniche sono in crisi, mentre altre notoriamente sono fiorenti?

La risposta è molto semplice. L'eccesso di capacità di produzione rende affannosa la ricerca del lavoro e accanita la concorrenza fra tutte le aziende che non sono sorte in modo specifico per un determinato lavoro di serie e risultano, quindi, attrezzate per lavorazioni generiche che sono anche quelle dove l'impiego della mano d'opera è percentualmente maggiore. Per queste aziende la concorrenza ha portato il valore del prodotto al di sotto dell'allineamento medio della nostra moneta, mentre il costo della mano d'opera, anche al di fuori del grave onere del blocco delle maestranze, che ne ostacola la normale fluttuazione, è di gran lunga al di sopra.

I prodotti che consentono la grande serie (e abbiamo visto che sono ben pochi in Italia) hanno bassissima la percentuale della mano d'opera e altissimo il costo delle installazioni. La prima riduce, per esse, al minimo l'influenza dell'alto costo della mano d'opera, il secondo rende, specie per alcuni fondamentali prodotti, proibitivo il sorgere di una industria concorrente, perchè esige grandi investimenti e il rischio è forte data la

modestia del nostro mercato; una nuova iniziativa in questi campi, danneggerebbe gravemente il produttore preesistente e metterebbe in grave pericolo il nuovo per lo scatenarsi inevitabile della concorrenza. Il concorso di questi due fattori dà ai produttori esistenti la posizione di veri privilegiati, paragonabile a quella di produttori in regime di monopolio, almeno fino a quando essi rimangano protetti dalle tariffe doganali esistenti.

Vi è, però, un'altra categoria di industrie meccaniche fiorenti; queste in generale appartengono alla piccola industria; in esse l'alta competenza di alcuni tecnici ha permesso di affinare produzioni di modesto mercato rendendole ricercate per le loro caratteristiche; queste industrie si difendono con la qualità, che elimina la concorrenza; i prezzi dei loro prodotti arrivano, in certi casi, a 100 volte l'anteguerra. Agli effetti dell'economia generale è grave, ma quelle industrie non si debbono accusare se si difendono come possono, anche perchè non sono in grado di influire sulle alte direttive economiche del Paese. La loro linea di condotta, comunque, non potrebbe essere seguita dalla grande industria se non con un lavoro di adeguamento a produrre miriadi di manufatti di assoluta specializzazione e di basso consumo. Ciò esige: molto tempo e molta tranquillità; radicali e costose revisioni nella struttura delle aziende; radicali mutamenti nella capacità delle maestranze e dei capi, mutamenti oggi intralciati in tutti i modi.

Abbiamo risposto alla domanda comunemente corrente solo per contribuire alla chiarezza che consente la giusta discrimina-

zione delle difficoltà da superare, anche nello stesso tempo di un complesso settore dell'industria. Noi perseguiamo senza posa il lavoro lento di adeguamento delle singole aziende, specie di quelle di più modeste proporzioni, a lavori di qualità, ma abbiamo dovuto constatare che rapide soluzioni, adeguate all'imponenza della necessità di lavoro, non si possono raggiungere se non con notevoli incrementi nelle esportazioni che largamente sostituiscano le cessate richieste dei Ministeri militari; se ciò non è possibile occorre dare un diverso indirizzo alla economia italiana, riducendo l'industria meccanica nei limiti di assorbimento del mercato interno.

Anche l'esportazione, però, è tutt'altro che facile ed è oggi contrastata da molti ostacoli che non dipendono dagli industriali; occorre analizzarli se si vuol trovare la via per superarli.

La maggioranza delle nostre grandi industrie non adatte alle grandi produzioni di serie e che compiono la fondamentale funzione di collettrici del lavoro di centinaia e centinaia di piccole e medie industrie satelliti, comprendeva nell'anteguerra i Cantieri, di cui è piena la lunghissima costa del nostro Paese e che costituiscono una lavorazione ricercata dalla nostra massa operaia, e le industrie per l'armamento sorte durante la prima guerra mondiale e sviluppatesi durante la seconda. Per queste industrie era stato raggiunto un equilibrio vitale adatto alle caratteristiche del nostro Paese che ha pochi capitali e molta mano d'opera. Esse avevano, infatti, attrezzature generiche, in parte anche antiquate, e forte impiego di mano d'opera a buon mercato. La paga

operaia, infatti, nel settore meccanico e nell'anteguerra, contro 1 in Italia, era 2 in Francia, 3 in Inghilterra e più di 4 negli Stati Uniti; ma anche il rendimento seguiva all'incirca questi rapporti, in conseguenza della più costosa attrezzatura a disposizione del lavoratore: il costo del lavoro trovava il suo equilibrio. La situazione è oggi sconvolta perchè il costo della mano d'opera, soprattutto per l'enorme aumento degli oneri accessori, che non ha riscontro in altri Paesi, è diventata pressochè uguale in Italia, in Francia e in Inghilterra, mentre l'attrezzatura non ha potuto essere radicalmente trasformata, cosicchè l'indice del costo della mano d'opera per unità lavorativa, quasi uguale oggi in Francia e in Inghilterra, è circa tre volte superiore in Italia.

Ora, la trasformazione dell'attrezzatura non può essere immediata; basta pensare che gli investimenti patrimoniali di anteguerra nella industria meccanica, erano in Italia di 12,5 miliardi, pari a 650 miliardi di oggi; cambiare tutta l'attrezzatura, triplicando l'investimento per operaio, vorrebbe dire investire oggi almeno 2.000 miliardi, cosa evidentemente assurda; ma ciò che è peggio, qualora si volesse fare ciò, o si dovrebbero licenziare, finchè i consumi non aumentano, i 2/3 degli operai o si dovrebbe trovare il collocamento di una produzione tre volte superiore al complessivo di anteguerra, il che è assurdo per altro verso. Evidentemente l'evoluzione verso una maggiore specializzazione delle attrezzature va fatta a ragion veduta per i prodotti che successivamente ne consentono la possibilità, e in un lasso di tempo che il risparmio nazionale permetta. E' quindi logico che lo squilibrio

troppo rapido nel costo del lavoro abbia creato la crisi generale del settore, alla quale assistiamo.

Questo grave squilibrio nel costo dell'unità di lavoro meccanico rispetto ai Paesi nostri concorrenti, si era in parte già creato durante il periodo di convulsioni sociali seguito alla cessazione della guerra; ma lo scorso anno ha avuto un tracollo, quale riflesso della svalutazione della sterlina di ben il 30% e delle conseguenti svalutazioni di quasi tutte le monete europee, in quanto esse si sono verificate ad assestamento interno quasi raggiunto. La disciplina sindacale inglese e, in buona parte, anche l'accorta guida francese nei problemi finanziari, hanno consentito che la grandissima parte del beneficio, ottenuto con la svalutazione, fosse conservato nel tempo. Ciò, pur riducendo del 30% i guadagni operai, non ha danneggiato la massa dei lavoratori: ha aperto nuovi mercati di sbocco, facendo riprendere con l'aumento delle ore complessive di lavoro ciò che il singolo ha perduto nel guadagno orario; ha invece creato per raffronto un grave disagio alla nostra industria meccanica e una forte riduzione nel reddito globale della massa operaia, perchè le paghe son rimaste ferme, ma si è ancora ridotta la possibilità di lavoro.

Malauguratamente, se il fenomeno della sproporzione creatasi nel costo della mano d'opera è certamente quello che ha portato i maggiori squilibri nel costo dei prodotti in paragone a quello vigente nei Paesi concorrenti, esso non è il solo. Anche il costo delle materie prime ha avuto un peggioramento per il nostro Paese e, purtroppo, il disagio maggiore si è avuto proprio in quella materia prima che più necessita alla meccanica: l'acciaio.

Prima della guerra la differenza tra il costo dell'acciaio in Italia e nei Paesi grandi produttori, era di circa il 25 ÷ 30%; nel dopoguerra fino a quattro mesi fa questa differenza, per il forte incremento nella produzione siderurgica europea e per la contemporanea svalutazione delle monete, aveva raggiunto il 100%, cioè il prezzo del ferro in Italia era circa il doppio di quello vigente in Inghilterra e nel Belgio. Oggi la guerra in Corea, con l'indiretto impulso dato alla produzione mondiale, ha attenuato ma non certo fatto sparire questa grande differenza: essa potrà essere eliminata o, per lo meno, grandemente attenuata dalla modernizzazione degli impianti siderurgici italiani e dalla conseguente graduale soppressione dei dazi che proteggono questo prodotto.

Inoltre in Italia, paese povero per eccellenza e con tanti bisogni, è stato necessario applicare oneri fiscali sulla produzione e, per il modo come questi sono congegnati, si rende anche difficile metterne in rilievo la effettiva incidenza. Non corre dubbio che anche questo problema meriti un attento esame da parte delle Autorità competenti ed una rapida soluzione.

Questi tre gravi fenomeni: squilibrio, ben lontano dall'attenuarsi, nei costi della mano d'opera e delle materie prime, insprito dalle svalutazioni di molte monete; eccessivi oneri sulla mano d'opera a carico dell'industria in confronto agli altri Paesi; gravami fiscali sulla produzione, sono i mali che deprimono l'esportazione e che, accumulandosi con gli intralci valutari che ancora irretiscono l'intero mercato mondiale, rendono impossibile la compensazione della mancata richiesta interna con quell'indispensabile incremento nelle esportazioni che lo stesso piano

E.R.P. prevedeva; esso infatti, entro il 1952, prevedeva un incremento dell'esportazione meccanica italiana fino a 260 miliardi annui.

d) Non possiamo lasciare questo argomento senza portare l'esame su altro punto del complesso problema.

La quotidiana fatica di Sisifo per la ricerca di mercati esteri, che per fortunata combinazione di eventi siano, nei singoli momenti, adatti alla nostra esportazione, ci porta a conoscenza di quanto i Paesi stranieri, che più comunemente troviamo di fronte sui mercati esteri e che pur hanno già una posizione di privilegio, stanno facendo per favorire la loro esportazione industriale.

L'Inghilterra, paese ben più preparato da secoli alla conquista dei mercati esteri e ben conscio dei benefici diretti e indiretti che questa lenta ma tenace penetrazione ha apportato in passato e può apportare anche dopo questa ultima guerra, ha oggi in vigore la legge « Export Guarantees Act 1949 », legge recente che riassume leggi precedenti, con un notevole allargamento delle agevolazioni, in virtù delle quali, presso il Ministero del Commercio un Dipartimento compie tutte le operazioni per assicurare l'esportazione; esso è retto da un Comitato (Advisor Council) che ha indipendenza entro larghissimo raggio, soggetto all'accordo del solo Ministero del Tesoro. Tale Dipartimento è facoltizzato a tutte le forme assicurative contro i rischi di cambio, di immobilizzo dei crediti, di insolvenza del cliente, dello stesso mancato rinnovo di licenze da parte dello Stato, nonché di qualunque altra assicurazione che fosse dai due Ministeri ritenuta

utile nell'interesse del Paese; il Dipartimento è inoltre facoltizzato ad acquistare titoli di credito dagli esportatori (in altri termini ad anticipare il pagamento rispetto ai termini contrattuali). Da notizie recenti risulta che un premio medio dell'1% copre tutti i rischi, che il Dipartimento si è assunto direttamente la garanzia totale per i contratti con il vicino Oriente e, ciò che per la produzione a lungo ciclo ha grandissima importanza, il Dipartimento emette polizze speciali, fino a 5 anni, per i crediti esigibili solo in un lungo periodo di tempo.

E' evidente che queste facilitazioni, se sono state concesse in un Paese di tanta lunga esperienza nel quale, per le difficoltà finanziarie, è stata imposta l'« austerità », esse sono state riconosciute pressochè indispensabili per favorire il commercio estero dei prodotti industriali.

Anche la Francia, pur essa non certo in posizione florida dal lato finanziario, dopo alcune incertezze ha seguito esattamente l'esempio dell'Inghilterra. E' stato, infatti, costituito un solo Sottosegretariato agli Affari Economici, annesso al Ministero delle Finanze, retto da una Commissione delle Garanzie e del Credito, che ha larghissima autonomia di azione, come in Inghilterra. Esso concede le stesse garanzie assicurative, che l'Inghilterra assume direttamente, attraverso la « Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur », la quale è di proprietà dello Stato. Per di più la Francia ha creato una Banca, sempre di proprietà dello Stato, per il finanziamento, a basso saggio, delle esportazioni a lungo ciclo.

Anche in Francia esiste un'imposta sul prodotto, ma da lungo tempo essa concede la esenzione totale degli oneri fiscali alle merci destinate all'esportazione.

ANDAMENTO DELLE AZIENDE MECCANICHE DEL GRUPPO

Signori Azionisti,

abbiamo voluto illustrarVi il quadro in cui oggi l'industria meccanica italiana deve operare poichè da questi fattori di carattere generale dipendono in gran parte i singoli risultati e le singole possibilità aziendali. Diciamo in gran parte poichè, ovviamente, concorrono in tali risultanze e possibilità altri fattori di carattere aziendale, e cioè capacità di capi, efficienza di installazioni ed attrezzature, rendimento delle maestranze, razionalità dei processi produttivi e penetrazione commerciale.

Per quanto si attiene al primo ordine di circostanze, l'opera del Vostro Consiglio non poteva che estrinsecarsi nella percezione dei problemi, nell'esame e nella segnalazione degli stessi, con i suggerimenti ritenuti più idonei, alle Autorità preposte alla politica finanziaria ed economica del Paese.

Per quanto, invece, concerneva il secondo ordine di fattori, intensa è stata l'opera del Vostro Consiglio e della Direzione per affiancare le Direzioni Aziendali nella loro difficile opera in campo tecnico, finanziario e commerciale.

In questi settori, nei quali ogni industriale sa che l'opera di affinamento è praticamente illimitata, molto è stato fatto e, se

le avverse circostanze di carattere generale — di cui si è fatto cenno — attenueranno la loro influenza, non si tarderà a vederne i frutti.

Vi enumeriamo, per sommi capi, le principali iniziative che si sono concretate nel Gruppo durante il decorso esercizio.

GRUPPO CANTIERI

Vi abbiamo comunicato, lo scorso anno, il nostro appoggio all'opera di rimodernamento dei cantieri per permettere un rapido adeguamento della loro produzione a quella dei migliori cantieri esteri. L'opera può dirsi ormai compiuta in tutti i grandi cantieri, meno in quello di Sestri, dove sarà terminata entro il prossimo gennaio. Qui i lavori hanno dovuto subire una sosta, causa la necessità di delicati rastrellamenti nel bacino antistante il cantiere, per la sospetta esistenza di mine inesplose.

Nei prossimi mesi, comunque, tutti i cantieri saranno modernamente attrezzati e potranno affrontare, con le nuove attrezzature, l'esecuzione delle costruzioni navali che la Legge Saragat ha favorito e che garantisce loro un modesto lavoro per due anni.

Abbiamo assistito, anche quest'anno, alle ricorrenti polemiche contro questa industria. Essa soffre, indiscutibilmente, di un complesso di inferiorità rispetto alle industrie estere, dovuto sia al costo delle materie prime, sia alla impossibilità di ottenere la grande fluidità nella mano d'opera di cui dispone l'estero per farla aderire al lavoro; ma occorre ripetere a gran voce che è l'unica industria non protetta da dogana, la quale per essere industria in gran parte di montaggio, deve acquistare i prodotti dalle indu-

strie protette, e quindi o occorre chiuderla, e con essa ridurre l'attività dei produttori satelliti, o occorre portarla alla parità delle altre industrie con agevolazioni che corrispondano, almeno, alla dogana sugli altri prodotti industriali. E, diciamo almeno, perché, purtroppo, sui cantieri, grandi apportatori di lavoro, molto contano anche i Paesi che pur si trovano in posizione favorita e che concedono facilitazioni, le quali riducono, se non annullano, i benefici impostati sul solo concetto suesposto. E poiché tutte le soluzioni, se serenamente valutate, sono possibili, bisogna prima di dare l'ostracismo ai cantieri, tener presente: che l'industria cantieristica è una delle poche industrie tradizionali del nostro Paese; che nella costruzione di una nave la percentuale della mano d'opera, impiegata direttamente o indirettamente, arriva all'altissima quota del 70% del valore della nave, mentre la mano d'opera nazionale incorporata nelle materie prime ha minima influenza. Per dare un esempio dell'importanza di questo fattore basterà ricordare che una produzione ridotta al minimo indispensabile per mantenere in vita i grandi cantieri, assicura l'impiego al 20% della mano d'opera meccanica o similare. Si sono recentemente fatti paragoni tra il contributo ai Cantieri e la massa del lavoro che esso consente; se un analogo rapporto si facesse tra il maggior prezzo, favorito dalla protezione doganale, che il contribuente deve pagare per i prodotti di fabbricazione italiana, e la massa di lavoro che esso consente, il rapporto risulterebbe assai interessante e non sarebbero certamente i cantieri a perdere la partita.

Il volume di lavoro che, in applicazione alla Legge Saragat, i cantieri stanno svolgendo è comunque inadeguato alla loro ca-

pacità di produzione, sia perchè, in senso assoluto, le costruzioni assegnate non saturano le ore lavorative disponibili, sia perchè, disgraziatamente, si sono verificati notevolissimi ritardi — non certo imputabili ai Cantieri — nella conclusione dei contratti.

Ciò ha causato vuoti di lavoro e inoperosità delle maestranze; non solo, ma, in taluni cantieri, sfasamenti nel ritmo produttivo così che riuscirà impossibile saldare la ultimazione degli allestimenti di vecchie commesse con l'inizio dell'allestimento delle nuove costruzioni.

Reputiamo qui opportuno accennare ad uno dei più esiziali fenomeni di questa difficile congiuntura, quello cioè del decrescente rendimento delle maestranze con il decrescere del lavoro. L'operaio vede con ansietà il vuotarsi degli scali e delle banchine di allestimento ed è tratto, da un malinteso per quanto spiegabile desiderio di difesa, a protrarre la durata del suo lavoro senza riflettere che, così operando, rende sempre più precaria la situazione dell'azienda da cui trae la sua mercede, e per conseguenza la sua stessa situazione.

Noi siamo convinti che se riusciremo, come dovremo riuscire, a superare il punto morto, cioè ad assicurarci — mercè anche la riduzione dei costi — una sufficiente base di ordinazioni regolari nel tempo, le nostre maestranze — una volta adeguate alle reali possibilità di lavoro — riprenderanno fiducia nelle loro aziende e la consapevolezza che la loro operosa collaborazione è il primo fattore per conseguire la tranquillità del domani.

Nel periodo che va dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950:

- sono state impostate nuove costruzioni per 148.400 t. s. l.
- sono state varate navi per 100.400 t. s. l.
- sono state consegnate navi per 60.650 t. s. l.

Per completare questa rapida rassegna del gruppo cantieri è opportuno rilevare che, accanto alla prevalente attività cantieristica propriamente detta, le aziende svolgono produzioni meccaniche eccedenti quella afferente la costruzione degli apparati motori destinati alle costruzioni navali.

Così abbiamo,

a) nell'*Ansaldo*:

- un importante Stabilimento Meccanico che oltre agli apparati navali di propulsione di qualsiasi tipo e potenza produce: motori Diesel, macchine a vapore alternative e a turbina, caldaeria di ogni tipo;
- una Utensileria che, oltre a provvedere ai bisogni aziendali, colloca i suoi prodotti sul mercato;
- uno Stabilimento Ferroviario (ex Artiglieria) per materiale di trazione;
- uno Stabilimento per la Carpenteria metallica.

Mentre gli stabilimenti Meccanico, Utensileria e Carpenteria hanno un carico di lavoro pressochè adeguato al minimo necessario per il loro equilibrio, il Ferroviario accusa una grave carenza di commesse.

Sono state avviate a più riprese importanti trattative con committenti esteri per cercare di ovviare a tale stato di cose, ma, come

già accennato, molteplici difficoltà, anche di carattere valutario e finanziario, si frappongono al concretarsi delle trattative stesse;

b) nei *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*:

- un importante Stabilimento Meccanico che svolge lavorazioni analoghe a quelle del Meccanico Ansaldo;
- uno Stabilimento Elettrotecnico;
- uno Stabilimento per Carpenteria metallica;
- uno Stabilimento Ferroviario (materiale trainato).

In complesso, il carico di ordini di questi stabilimenti è soddisfacente, salvo che per il Ferroviario le cui possibilità di lavoro sono collegate ai programmi di costruzione e riparazione di materiale mobile delle FF. SS. Lo stabilimento ha sofferto per una grave carenza di lavoro cui si spera ovviare, sia con commesse interne a valere sul programma ferroviario nazionale, sia con il concretarsi delle cennate trattative;

c) nella *Navalmeccanica*:

- uno Stabilimento per riparazioni navali servito da due bacini di carenaggio;
- uno Stabilimento Meccanico con annessa fonderia di acciaio, ghisa e bronzo.

Tutti e due questi stabilimenti hanno sofferto gravemente per mancanza di lavoro; il primo per riflesso del ristagno che da tempo si verifica nel porto di Napoli ed il secondo, oltre che per la generale depressione del Mezzogiorno, anche per alcuni difetti di struttura attualmente in corso di eliminazione.

La situazione è ora sensibilmente migliorata per ambedue gli stabilimenti in conseguenza delle lavorazioni meccaniche

connesse a quelle navali, assegnate al Cantiere di Castellammare, e di una importante commessa di trasformazione di due navi passeggeri, recentemente assunta.

GRUPPO LIGURE AZIENDE MECCANICHE

E' ora costituito, dopo le enucleazioni operate lo scorso anno, dalle seguenti aziende:

Stabilimento Meccanico Metallurgico « Ansaldo-Fossati »

Questa azienda — escorporata dall'Ansaldo — ha proseguito nel suo programma di produzione di trattori pesanti da 60 e 120 HP., di impianti di trivellazione profonda, di pezzi fucinati e stampati. Nel contempo ha sviluppato il piano di riordino degli impianti, alcuni dei quali assai vetusti, ottenendo un prestito E.R.P. di \$ 875.000 grazie al quale si renderà ben presto possibile una sensibile riduzione di costi. La produzione di trattori, che è alla base del programma industriale del Fossati, è stata all'80% collocata all'estero e segnatamente nella Jugoslavia ed in Australia. Trattative per notevoli ordinazioni sono in corso con il Brasile ed altri Paesi ed esse, se perfezionate, assicurerebbero il collocamento della produzione per circa due anni. Ma anche qui ricorrono difficoltà di carattere valutario che, non solo ritardano la conclusione dei nuovi contratti, ma intralciano gravemente la esecuzione di quelli già conclusi, come appunto sta accadendo per la fornitura alla Jugoslavia.

« DELTA » Società Metallurgica Ligure

Anche questa Società trae origine dalla escorporazione dalla Ansaldo dello stabilimento destinato alla trafilazione del rame, ottone ed altri metalli non ferrosi. Gli impianti, specie quelli destinati alla produzione dei tubi, erano assai vecchi e tecnicamente sorpassati. E' ormai prossimo al compimento il riordino degli stessi e la installazione di nuove macchine acquistate in America mediante un prestito E.R.P. di \$ 470.000, mentre è in corso la negoziazione di un altro prestito di lire sterline 38.150 sul « Fondo Finanziamenti Area Sterlina ».

Lo stabilimento, pur in fase di riorganizzazione, ha già incrementato sensibilmente la sua produzione ed esistono tutti i presupposti, a sistemazione ultimata, per il raggiungimento di una soddisfacente situazione aziendale.

Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio

La Società si è costituita mediante concentrazione degli stabilimenti che nell'Ansaldo e nella San Giorgio erano destinati alla produzione elettrotecnica. Si tratta di due complessi assai notevoli in uomini, mezzi e materiali, che necessitava unificare per eliminare dannose duplicazioni, dispersioni di energie e raggiungere per contro proficue e reciproche integrazioni data la sostanziale identità della produzione.

Il processo di unificazione delle Direzioni, degli Uffici Tecnici, Commerciali e Amministrativi è ormai un fatto compiuto, mentre restano ancora da operare spostamenti di impianti e macchinari per giungere alla loro separazione fisica dalla vecchia San

Giorgio. Si tratta di problemi di carattere funzionale che debbono essere affrontati con ponderatezza e che vanno risolvendosi man mano che vengono raggiunte le più idonee soluzioni.

Nel corso della sistemazione, il ritmo produttivo degli stabilimenti non ha subito sosta nello stabilimento ex-Ansaldo, mentre ha sofferto notevolmente in quello di Sestri ex-San Giorgio a causa della incresciosa vertenza con le maestranze, insorta nel febbraio corrente anno, sfociata nella occupazione dello stabilimento e cessata soltanto sul finire dell'aprile successivo.

Il danno che ne è seguito è stato notevole, come pure quello derivato alle maestranze che hanno visto sensibilmente decurtate le loro mercedi; d'altronde non era possibile deflettere su questioni basilari quali quella della disciplina nelle officine e della repressione di atti di insubordinazione trascesi fino alla violenza personale.

Il nuovo complesso va rapidamente compiendo il lavoro di riassetto e miglioramento dei suoi impianti, valendosi anche di macchine da importare sul Piano E.R.P., di cui \$ 300.000 già stipulati ed altri \$ 300.000 in corso di trattativa; si sta anche negoziando un altro mutuo sul «Fondo Finanziamenti Area Sterlina» per l'acquisto di Lgs. 100.000 di nuove macchine da importare dall'Inghilterra.

La realizzazione di questi programmi, unitamente all'azione già intrapresa di affinamento dei processi produttivi e del rendimento delle maestranze, danno affidamento che la nuova Società, che già opera su una soddisfacente massa di ordinazioni acquisite, potrà raggiungere rapidamente il suo equilibrio.

E ciò si verificherà tanto più facilmente se la evoluzione di talune situazioni monetarie, specie dell'America Latina, renderanno possibile la esecuzione di importanti commesse sino ad ora non potute acquisire esclusivamente per difficoltà di carattere valutario.

San Giorgio

A seguito della intervenuta enucleazione di tutta la produzione di macchine ed apparecchiature elettriche, la società ha ristretto il suo campo di lavoro ai seguenti rami di attività:

- ausiliari di bordo;
- ottica e meccanica di precisione;
- apparecchi automatici di misura;
- macchine per calze e macchine tessili;
- elettrodomestici e meccanica varia;
- fonderia di ghisa e apparecchi di riscaldamento;

produzioni queste che rientrano in quelle tradizionali della Società e richiedono un alto livello di esperienza e specializzazione.

Il problema principale che si impone alla Società risiede nel proporzionare la produzione alla capacità di assorbimento del mercato, tenendo conto delle difficoltà connesse alla esportazione ed alla intervenuta cessazione di tutte le commesse delle Forze Armate che, in passato, assorbivano una parte rilevante della produzione ottica e di precisione.

Mentre sotto il profilo dei costi si imporrebbero le lavorazioni di grande serie, le effettive possibilità di collocamento non per-

mettono l'adozione di siffatto criterio ma soltanto di soluzioni intermedie che, ovviamente, non sono le più economiche.

Attualmente esiste nella Società un grave squilibrio tra la disponibilità di ore lavorative e quelle effettivamente impiegabili nelle lavorazioni in corso e sono allo studio una serie di provvedimenti intesi a cercare nuovi sbocchi alla produzione.

Per realizzare intanto una maggiore razionalizzazione dei cicli produttivi si è provveduto a rinnovare il macchinario inefficiente o sorpassato, mediante negoziazioni di due mutui, per complessivi \$ 330.000, sul Piano E.R.P.

Odero-Terni-Orlando

Questa Società ha ceduto all'Ansaldo i suoi cantieri di Mugliano e Livorno e per conseguenza ha perduto la fisionomia di azienda cantieristica, concentrando la sua produzione nel campo della grossa e media meccanica. E' stato anche enucleato dalla Società uno stabilimento di speciale produzione meccanica, dando così vita alla nuova Società « Termomeccanica Italiana » di cui diciamo in appresso.

La O.T.O. produce oggi su tre principali rami e cioè:

- X — materiale ferroviario di trazione;
 - trattori leggeri;
 - macchine per l'industria tessile;
- ed altre lavorazioni di minor conto.

Tuttavia la Società risente gravemente della scarsità di lavoro in confronto alla imponente attrezzatura ereditata dagli anni

prebellici quando le forniture per i Ministeri militari rappresentavano la parte preponderante della sua attività. Il problema è essenzialmente di dimensioni e dovrà essere risolto in funzione della possibilità o meno da parte dello Stato di assicurare un minimo di commesse per le quali la O.T.O., per esperienza acquisita e per caratteristiche di impianti, è particolarmente qualificata.

Non è stato intanto nulla trascurato per migliorare la funzionalità degli impianti destinati alla produzione attualmente svolta, rinnovando grosse aliquote di macchinario mediante importazioni sul Piano E.R.P. per complessivi \$ 680.000.

Termomeccanica Italiana

Come più sopra accennato, la Società trae origine dalla scorporazione dell'omonimo stabilimento della O.T.O.

Essa si dedica in misura prevalente alla produzione di impianti frigoriferi terrestri e di bordo e, date le crescenti applicazioni dell'industria del freddo, non dovrebbero mancare interessanti sviluppi. La Società produce inoltre pompe di tutti i tipi ed ha una fonderia di ghisa modernamente attrezzata. Tuttavia non ha potuto fino ad ora assicurarsi un complesso di ordinazioni tali da coprire il livello medio necessario al suo equilibrio, ma la distanza non è eccessiva e non dovrebbe essere difficile il colmarla.

Si è proceduto intanto al riordinamento degli impianti ed al rinnovo delle macchine operatrici mediante stipulazione di un mutuo E.R.P. per \$ 130.000.

OTO-Le Grazie

Si tratta della Officina di Riparazione Navi che la O.T.O. possedeva nel porto di Genova, alla Calata Gadda.

E' azienda di modeste dimensioni, sufficientemente dotata di mezzi d'opera per le ordinarie riparazioni navali e la cui attività è strettamente legata, come tutte le aziende congeneri, alle alterne fluttuazioni del traffico portuale della città.

Le conseguenze economiche di tale discontinuità di lavoro sono peraltro attenuate dalla possibilità — comune a tutte le aziende di riparazioni navali di Genova — di proporzionare le maestranze al lavoro disponibile ricorrendo alla mano d'opera fornita volta a volta dal Consorzio del Porto di Genova.

GRUPPO INDUSTRIE MECCANICHE LOMBARDE

Alfa Romeo - Milano

Questa industria, che diffonde e difende con onore il prestigio della nostra tecnica in un campo di altissima concorrenza internazionale, non era in grado di cogliere i frutti di questa propaganda che lasciava ad altri, e una volta sospese le forniture per l'aviazione non poteva mantenere in vita tutta la sua organizzazione con i limitati prodotti di ripiego. Essa aveva capacità ed esperienza per mettersi decisamente nel campo dell'industria automobilistica, della quale vive ai margini da oltre trenta anni, ed in questo senso ha deciso.

Nel seguire questa strada si è preoccupata di non creare squilibri ad altre industrie ed ha cercato il settore dove il suo inter-

vento poteva realizzarsi col minimo disagio per gli altri; ha ritenuto però di aver diritto, nel settore suo specifico, di consentire stabile occupazione alle sue maestranze.

E' perciò sorta l'iniziativa — appoggiata dalla Vostra Società — di costruire la nuova vettura 1900 i cui primi esemplari sono stati ufficialmente presentati al pubblico nei giorni scorsi.

Con un *record* di velocità che non ha precedenti, la vettura è stata ideata, approntata, collaudata e messa ormai in vendita, dopo il battesimo alle mostre internazionali. Le qualità della vettura danno buona garanzia sulla sua riuscita; quello che è certo è che i dirigenti e le maestranze vi hanno dato tutta l'abnegazione e l'entusiasmo occorrenti. Se, come è nei nostri voti, l'iniziativa avrà la riuscita che si merita, la Lombardia vedrà consolidato il suo contributo alla attività automobilistica per tanto tempo compromessa e la vecchia Casa milanese potrà finalmente cogliere i frutti della sua indiscussa capacità tecnica e industriale.

L'opera di riordinamento e potenziamento degli impianti, anche in vista delle nuove produzioni, è stata intanto condotta innanzi rapidamente sia per le necessarie modifiche agli immobili, sia per l'integrazione delle macchine necessarie a razionalizzare la produzione. A tale scopo sono stati stipulati, fra l'altro, due mutui per importazione di macchine E.R.P. per complessivi dollari 1.650.000, ed uno sul « Fondo Area Sterlina » per Lgs 92.000.

Motomeccanica - Milano

La situazione di questa Società, al finire della guerra, era delle più critiche; impianti e macchine in condizioni di deperi-

mento preoccupanti, maestranze inflazionate oltre ogni ragionevole possibilità di lavoro, produzione non aggiornata in confronto a quella simile e, ciò che più conta, troncata la possibilità di continuare la fabbricazione di compressori d'aria ed attrezzi pneumatici, su cui era basata la principale produzione dell'Azienda, a seguito della vertenza insorta con la Ingersoll-Rand.

L'opera di risanamento intrapresa per salvare un complesso che pur conservava un nome, una tradizione ed una clientela, è stata ed è ancora irta di difficoltà, ma può dirsi giunta a buon punto.

L'Azienda è stata ridimensionata negli organici, ha rinnovato i tipi di produzione ed ha potuto concludere accordi con la Ingersoll-Rand per la produzione di compressori ed attrezzeria pneumatica.

Anche per il rinnovamento degli impianti sono stati compiuti gli studi necessari, mentre è in corso di negoziazione un prestito E.R.P. per importazione di macchine per \$ 200.000.

La produzione è ora articolata su 5 branche principali e cioè:

- un trattore piccolo, di nuova progettazione e di eccellenti caratteristiche;
- un carrello semovente munito di dispositivo elevatore per il servizio di grandi magazzini o depositi di merci;
- compressori e attrezzeria pneumatica;
- fonderia di acciaio;
- impianti di sondaggio e perforazione di media profondità.

Pur risentendo ancora delle difficoltà iniziali la Società ha ora in sé i presupposti necessari per svolgere economicamente la sua attività.

Filotecnica Salmoiraghi

Anche questa Azienda, al cessare della guerra, venne a trovarsi in crisi gravissima per le cause ben note e comuni a quasi tutte le nostre aziende: cessazione in tronco delle commesse belliche, produzione e sistemi produttivi invecchiati, inflazione degli organici, carenza di lavoro; in più una grossa vertenza con la Sperry Gyroscope Co. americana che vantava ingentissimi crediti in dollari per diritti di licenza scaduti e non pagati.

La situazione della Società impose il provvedimento della messa in liquidazione speciale a norma del Decreto Legge 15 giugno 1933 n. 859 e la nomina di un Collegio di Commissari Liquidatori a cui venne conferito il mandato di risolvere le questioni pendenti e nel contempo di studiare se sussistesse o meno la possibilità di operare il risanamento dell'azienda.

A seguito di conclusione positiva del Collegio Commissariale e di presentazione di una situazione patrimoniale dalla quale risultava — mercè il sacrificio dei creditori — raggiunto il pareggio, in data 28 dicembre 1949 venne revocato lo stato di liquidazione e insediata l'amministrazione ordinaria.

L'opera di risanamento, già condotta a buon punto dal Collegio Commissariale, è stata senza soste proseguita dall'attuale Amministrazione, così che può legittimamente affermarsi che la meta è assai prossima ad essere raggiunta e lo sarebbe già ove le

accennate difficoltà di mercato interno ed estero non ostacolasero il collocamento della produzione che, avendo raggiunto un livello soddisfacente, potrebbe essere ulteriormente incrementata.

La sistemazione degli impianti e delle macchine operatrici è già in sviluppo ed all'uopo sono stati negoziati ed ottenuti due mutui per importazione di macchine E.R.P. per il complessivo ammontare di \$ 220.000.

Stabilimenti di S. Eustacchio - Brescia

Questa Società, uscita dalla guerra senza gravi menomazioni e senza grossi problemi di riconversione, ha potuto senza scosse proseguire nelle sue produzioni tradizionali, in alcune delle quali ha raggiunto un alto grado di specializzazione.

La produzione, svolta con soddisfacenti risultati, si suddivide in quattro branche principali:

- cilindri per laminazione per tutti i tipi di industria;
- grosse macchine utensili;
- fonderia di ghisa ed acciaio;
- molle a balestra.

Il miglioramento degli impianti è stato continuamente curato, anche mediante importazione di macchine E.R.P., per la quale sono stati negoziati due mutui per complessivi \$ 425.000.

Si nutrono, peraltro, preoccupazioni per le conseguenze che potrebbero derivare dai negoziati doganali multilaterali, attualmente in corso. Un inadeguato livello tariffario esporrebbe in-

dubbiamente l'azienda a serie difficoltà nel collocamento della sua produzione.

GRUPPO TRIESTINO

Comprende i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, di cui si è già fatto cenno con il gruppo cantieri, e l'Arsenale Triestino.

Arsenale Triestino - Trieste

E' un'importante Azienda che si dedica alle riparazioni e trasformazioni navali anche di notevole entità. Ha una efficiente attrezzatura, ivi compresi due bacini di carenaggio, e beneficia di una ottima organizzazione e di sperimentata capacità di tecnici e maestranze.

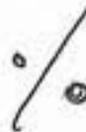
Può senza dubbio definirsi la più importante ed attrezzata fra le industrie consimili dell'Adriatico ed ha potuto svolgere, finora, una notevole mole di lavoro con soddisfacenti risultati.

GRUPPO INDUSTRIE MECCANICHE TOSCANE

Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi

Sono state costituite in Società autonoma a seguito della loro escorporazione dalla San Giorgio di Genova.

In realtà una certa autonomia preesisteva sia per la ubicazione, sia per lo speciale tipo di lavorazioni affatto indipendenti da quello della San Giorgio.



Si tratta di un importante stabilimento che, uscito gravemente minorato dalle offese belliche, è stato ricostruito migliorandone l'assetto funzionale e le dotazioni di macchinario che saranno ulteriormente completate mediante importazione di macchine E.R.P., per il che è in corso di negoziazione un mutuo di dollari 132.000.

La produzione è essenzialmente fondata sulle costruzioni e riparazioni di materiale mobile ferroviario trainato, lavorazioni queste per le quali lo stabilimento è razionalmente attrezzato ed è assistito da una provata esperienza.

Naturalmente l'andamento di questa Società è collegato ai programmi di costruzione e riparazione delle Ferrovie dello Stato, programmi che, purtroppo, più che adeguarsi alle reali necessità del traffico, debbono subordinarsi alle possibilità di finanziamento dell'Amministrazione.

L'Azienda ha potuto, peraltro, integrare il suo portafoglio d'ordini con alcune commesse estere (Germania occidentale e Grecia). Giova sperare che, se le attuali difficoltà di carattere valutario con molti Paesi saranno superate, altre ordinazioni potranno essere assunte sul mercato internazionale.

Spica - Livorno

Azienda di medie dimensioni, specializzata nella produzione di apparati di iniezione per motori a ciclo Diesel.

Trattasi di una lavorazione delicata di grande precisione, nella quale la Spica ha raggiunto un soddisfacente grado di perfezionamento.

L'andamento della Società è stato tuttavia sfavorevole soprattutto a causa dei processi produttivi eccessivamente costosi in confronto ai ricavi consentiti dal mercato; il problema è stato affrontato con energia e l'Azienda è riuscita ad incrementare in misura sensibilissima la sua produzione ed il corrispondente fatturato. Un ulteriore balzo in avanti potrà ottenersi allorquando saranno installate nuove macchine operatrici per importare le quali è stato stipulato un mutuo di Lgs. 20.000 sul « Fondo Finanziamento Area Sterlina » e si sta negoziando un mutuo ERP di \$ 300.000.

GRUPPO INDUSTRIE MECCANICHE NAPOLETANE

E' senza dubbio il gruppo che più ebbe a soffrire a causa degli eventi bellici talchè, per alcune aziende (Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco - Silurificio di Baia - Ansaldo Pozzuoli - Cantiere Navale di Castellammare), più che di danneggiamenti devesi parlare di distruzione. Per di più tutti gli stabilimenti del gruppo erano sorti essenzialmente come fornitori dello Stato per il fabbisogno delle Forze Armate di terra, mare e aeree, così che il travaglio della riconversione è stato ed è ancora più faticoso che altrove.

Il gruppo è composto, oltrechè della Navalmeccanica, per la quale vale quanto accennato parlando del gruppo cantieristico, delle seguenti società:

Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

Questa Azienda trae origine dalla escorporazione dall'Ansaldo dello stabilimento di Pozzuoli per la fabbricazione di artigie-

43
e/o

rie, quasi intieramente distrutto dalle azioni belliche. Tale stabilimento venne parzialmente ricostruito, mentre buona parte del macchinario venne recuperato dalle macerie e riparato dalle stesse maestranze.

Dispone di impianti e attrezzature per grossa e media meccanica, fucinatura e stampaggio.

Gravi difficoltà si sono incontrate nel realizzare un programma di produzione adeguato alla struttura dello stabilimento; una importante commessa di quindici elettromotrici e quindici rimorchiate è in corso di avanzata consegna e ha fornito la prova della idoneità dei tecnici, maestranze ed impianti per tali fabbricazioni; l'azienda soffre, però, di scarsità di lavoro così che si porrebbe il problema di un suo ridimensionamento qualora non fosse possibile realizzare un adeguato quantitativo di ordinazioni; ciò che abbiamo fiducia di poter conseguire in breve tempo.

Frattanto, per sopperire a gravi lacune nelle dotazioni di macchinario, sono stati ottenuti due mutui E.R.P. per complessivi \$ 130.000, mentre è in corso di negoziazione un terzo prestito per \$ 100.000.

Industria Meccanica Napoletana - Baia (ex Silurificio Italiano)

Gli stabilimenti di questa Società, siti l'uno a Baia e l'altro al Fusaro, furono pressochè integralmente distrutti durante la guerra.

Mentre lo stabilimento del Fusaro venne abbandonato, si iniziò subito a Baia lo sgombero delle macerie ed una prima par-

ziale ricostruzione. Anche per questa Società si presentava gravissimo il problema della riconversione perchè la produzione siluristica era venuta riducendosi a ben poca cosa, mentre la Società poteva contare su di una maestranza selezionata e giunta ad un alto grado di specializzazione.

Dopo varie produzioni di fortuna, eseguite sotto l'assillo di assumere comunque del lavoro, l'Azienda si è avviata decisamente verso la lavorazione micromotoristica di serie, valendosi all'uopo di opportuni accordi con la « Garelli » per la produzione del « Mosquito » che, com'è noto, è oggi il più diffuso dei micromotori.

Ovviamente la tradizionale lavorazione dei siluri è stata mantenuta nei limiti consentiti dalle possibilità di ordinazioni della Marina Militare e con l'intento di conservare alle nostre Forze Armate un centro di ricerche, di studi ed esperienze non facilmente sostituibile.

Oggi la Società, superato il periodo di crisi più grave, sta per raggiungere un soddisfacente livello produttivo, tale da assicurarle un'adeguata base economica.

Sussistono ancora difficoltà di carattere commerciale, come pure debbono essere raggiunti ulteriori perfezionamenti nei cicli di lavorazione.

A ciò si sta provvedendo sia col migliorare la funzionalità delle installazioni, sia col sostituire vecchie macchine operatrici — recuperate dalle macerie — con nuove macchine importate sul Piano E.R.P.; a tale scopo sono stati negoziati due mutui per complessivi \$ 730.000.

Metalmecanica Meridionale - Pomigliano d'Arco

La Società trae origine dalla enucleazione dall'Alfa Romeo dello stabilimento di Pomigliano per la costruzione di motori avio.

Lo stabilimento, concepito con larghezza di mezzi e dotato di un campo di volo con piste di atterraggio, prima ancora di entrare in piena produzione fu integralmente distrutto dalle azioni belliche.

Anche qui è stata subito intrapresa l'opera di rimozione delle macerie e di recupero delle macchine suscettibili di riparazioni.

La ricostruzione, eseguita soltanto su di una piccola parte dei vecchi fabbricati, ha dato vita ad uno stabilimento di medie proporzioni, dotato tuttavia di una discreta gamma di macchine operatrici per media meccanica e di una fonderia per leghe leggere.

Come per altre aziende, il problema di formulare un programma produttivo si presentava assai arduo, sia per il carattere esclusivamente motoristico del precedente indirizzo produttivo, sia per la difficoltà di individuare una produzione assorbibile dal mercato.

Si ricorse così alla ricerca di commesse di vario genere, tra le quali venne assumendo carattere di continuità quella della revisione di motori per conto delle Forze Armate, che tuttavia non furono mai sufficienti ad assicurare una adeguata base di lavoro.

Solo recentemente la Società si è avviata, in collaborazione con la consorella del gruppo Industria Meccanica Napoletana, alla produzione in serie di telai elastici sui quali applicare il mi-

cromotore « Mosquito » — leggermente aumentato nella cilindrata — onde fornire al pubblico un mezzo di locomozione completo, razionalmente studiato e ad un prezzo popolare.

Per attrezzarsi a questa produzione la Società ha provveduto alla sistemazione degli impianti ed ha negoziato due mutui E.R.P. per complessivi \$ 550.000, destinati all'acquisto di macchinario appositamente studiato per la produzione di serie. Tale programma, accuratamente vagliato, dovrà assicurare all'Azienda un proficuo campo di lavoro.

Fabbrica Macchine « Fa.Ma. »

Azienda di modeste dimensioni specializzata nella fabbricazione di macchine per la produzione di involucri metallici e loro riempimento a chiusura automatica; produce, altresì, macchine utensili per bossolifici e per l'industria cartaria.

Lo stabilimento uscì quasi incolume dalla guerra, tuttavia le sue dotazioni di macchinario erano ormai superate ed in parte in pessime condizioni di uso.

La produzione nell'immediato dopo guerra aveva trovato pressochè integrale collocamento all'estero e segnatamente in Argentina; con la crisi verificatasi in quel mercato si rese necessario indirizzarsi maggiormente all'interno e, nel contempo, aggiornare i tipi prodotti per reggere la concorrenza. Nel tempo stesso si è provveduto a riorganizzare i cicli produttivi per realizzare economie nei costi e potenziare la penetrazione commerciale. Si è intanto ottenuto un mutuo E.R.P. di \$ 70.000, destinato ad integrare le dotazioni di macchinario.

La Società ha ora un soddisfacente carico di lavoro ed è da ritenersi che essa sia decisamente avviata verso il suo equilibrio economico.

*Officine di Pomigliano per Costruzioni
Aeronautiche e Ferroviarie « Aerfer »*

Di questa iniziativa si è ampiamente discusso, anche sulla stampa, e mette quindi conto di parlarne, benchè essa non sia ancora entrata nella fase produttiva.

Quando la Finmeccanica è sorta, fra i gravi problemi di coordinamento ha dovuto risolvere anche quello delle costruzioni ferroviarie ed aeronautiche. Nell'immediato dopo guerra a risolvere il grandioso problema di una rapida ricostruzione ferroviaria erano state invitate tutte le industrie nazionali e moltissime erano accorse all'appello anche fra quelle che avevano lavorato solo saltuariamente in quel settore e non avevano, quindi, attrezzature adatte e maestranze specializzate. Se il loro concorso ha permesso la rapida ricostruzione, il risultato economico per loro, come era logico attendersi, è stato pessimo. Occorreva o ritirarsi dall'agone o attrezzarsi modernamente per conservare il posto acquisito con sacrifici. Tre erano le Società del Gruppo che si erano in modo particolare messe su quella strada nell'intento di sostituire il lavoro per l'armamento cessato in tronco: l'Ansaldo di Genova, la Odero-Terni-Orlando di La Spezia e lo Stabilimento di Pozzuoli.

Un accurato studio sull'attività ferroviaria nel settore produttivo dei veicoli trainati dal 1906 ad oggi, sullo sviluppo dei

trasporti nel tempo, sulle conseguenti necessità di materiali (al di sopra e al di fuori delle temporanee crisi per mancanza di finanziamenti), sulle possibilità delle industrie concorrenti, non escluse certamente le consorelle del meridione, ci ha dato la convinzione che non era possibile ottenere risultati economici procedendo alla modernizzazione dei singoli impianti provvisoriamente allestiti negli stabilimenti delle tre Società interessate. Si rilevò, invece, l'opportunità di riunire le tre piccole quote e concentrarle in un unico stabilimento modernamente concepito ed in armonia con i concetti di coordinamento per cui è sorta la Vostra Società.

La legge del sesto ² ^{aprilio} e le altre leggi a favore del Mezzogiorno che prima non esistevano; la constatazione che il Sud è quello che sopporta la massima crisi sia per i danni prodotti dagli avvenimenti di guerra, sia per la scomparsa in tronco di tutto il lavoro militare per il quale era quasi esclusivamente attrezzato; il fatto che un grande stabilimento meccanico a Pomigliano era stato radicalmente distrutto senza sostituzione, hanno indotto a scegliere quella località per la ricostruzione unificata.

Un altro elemento infine ha pur fatto convergere su quella località la scelta. Il nostro Gruppo aveva un grande centro per le costruzioni aeronautiche in alta Italia: a Trieste (C.R.D.A.); uno nell'Italia Centrale: Pistoia (San Giorgio), entrambi distrutti; due ne aveva nel napoletano: il grande stabilimento di Pomigliano e le Officine Aeronautiche della Navalmeccanica, entrambi rasi al suolo; il Gruppo aveva perduto quindi quattro grandi centri di costruzioni aeronautiche. Le autorità locali stavano facendo vive

pressioni per rimettere in attività il campo d'aviazione di Pomigliano, senza dubbio il migliore di tutto il Meridione (pressioni che hanno avuto esito positivo); era naturale che alle maestranze napoletane, che tanto avevano contribuito al lavoro del passato e che non avevano, come le industrie del Nord, settori di compenso, fosse conservata, anche oltre la legge del sesto, quella poca attività che l'aviazione consente per le riparazioni e l'addestramento. Si sono perciò riunite queste due iniziative affini, entrambe soggette ad alee ricorrenti, ed è sorto lo stabilimento per costruzioni aeronautiche e ferroviarie « Aerfer ». Si è cercato di ostacolare questo spiraglio di vita in una zona depressa d'Italia; noi abbiamo fiancheggiato l'iniziativa, sicuri di difendere una causa santa e certi che il buon senso darà ragione al contenuto umano della iniziativa.

* * *

Per tutte le nuove iniziative, il nostro Gruppo, come si è visto, molto si è valso del finanziamento americano E.R.P. che indubbiamente ha consentito un ritmo nella rinascita, che i mezzi del risparmio interno non avrebbero permesso in così breve tempo. Di questa fortunata offerta, di cui dobbiamo essere grati al Paese amico, il nostro Gruppo si è valso con rigoroso calcolo di convenienza economica, giungendo ad un controllo centrale delle singole macchine proposte dalle nostre aziende. In grazia di questo severo controllo il Gruppo alla data del 31 luglio ha visto riconosciuto dall'ECA, contro un importo di domande inoltrate dal Comitato IMI-ERP per \$ 8.135.000, la integrale assegna-

zione; a quella data, altre domande per \$ 2.350.000 erano in corso di istruttoria. Per un debito raffronto si rileva, dalla accurata relazione dell'Istituto Mobiliare Italiano, che alla data del 15 maggio u. s. le domande approvate dall'E.C.A., per tutta l'industria meccanica, erano state di \$ 33.400.000, contro un totale di domande inoltrate di \$ 46.700.000 e cioè il 70%.

Signori Azionisti,

abbiamo ritenuto nostro dovere riferirVi in primo luogo sulle difficoltà di ordine generale e quindi extra aziendale che abbiamo incontrato nel faticoso cammino della ricostruzione e del riassetto delle aziende del nostro Gruppo per poi darVi conto, sia pure in rapidissima sintesi, di quanto è stato operato nell'ambito dello stesso. La somma di studi, di lavoro e di sacrifici è stata grande ed è stata sostenuta con dedizione da tutti i nostri Collaboratori. Noi abbiamo meditata fiducia che — se non verranno meno alle nostre aziende, come a tutta l'industria meccanica italiana, la comprensione e l'aiuto che si rendono necessari unicamente per circostanze di carattere generale, che da essa non dipendono — potremo in un non lontano avvenire considerare raggiunta la meta che noi ci eravamo prefissi.

Passiamo ora ad illustrarVi le voci componenti il Bilancio precisando quanto segue:

ATTIVO

I saldi delle voci *Cassa - Banche e Istituti Finanziari* - per Lmigl. 170.638 espongono la cifra delle disponibilità liquide alla data del Bilancio.

I *Crediti diversi* per Lmigl. 48.699 sono costituiti per la maggior parte da importi di spese anticipate e da recuperare nei confronti di Società controllate e di terzi.

Il conto *Mobilio e Macchine* per Lmigl. 6.995 non abbisogna di particolari illustrazioni.

Le *Partecipazioni Azionarie* esposte per Lmigl. 1.718.750 rappresentano il 51% dei capitali azionari delle nostre controllate; i singoli pacchetti sono stati portati a Bilancio ai valori nominali, seguendo il criterio adottato nel precedente esercizio.

Va rilevato che, in confronto allo scorso anno, sono entrate a far parte del nostro Portafoglio Titoli:

n. 500 azioni Termomeccanica Italiana per	L. 500.000
n. 500 azioni O.T.O. - Le Grazie per	» 500.000
n. 500 azioni Officine Mecc. Ferroviarie Pistoiesi per	» 500.000
n. 500 azioni Stabilimento Meccanico Metallurgico Ligure Ansaldo-Fossati per	» 500.000
n. 500 azioni « Delta » Società Metallurg. Ligure per	» 500.000

che rappresentano la nostra partecipazione iniziale nelle suddette.

Società sorte dai provvedimenti di escorporazione più innanzi citati. Sono in corso le operazioni di rilievo, a valore nominale, dalle Società escorporanti, delle aliquote di capitale, necessario a portare le nostre partecipazioni suddette al 51% come per le altre aziende del Gruppo. Analoga operazione stiamo perfezionando per assumere il 51% del capitale degli Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio attualmente detenuto dalle due Società madri. Altra nuova partecipazione è data dalle n. 51.000 azioni sulle 100.000 costituenti il capitale azionario delle Officine di Pomigliano per Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie di cui più innanzi Vi abbiamo esposto il programma.

I Crediti verso Società Controllate per Lmigl. 53.679.291 costituiscono di gran lunga la più rilevante delle voci di Bilancio della Vostra Società e rappresentano il complesso dei crediti verso le aziende da noi controllate; in dipendenza dei finanziamenti loro concessi.

L'incremento di questa voce in confronto al 30 giugno dello scorso anno è stato di Lmigl. 17.475.237, pari a meno del 50% dell'ammontare dei finanziamenti concessi nello scorso esercizio.

Nella cifra di cui sopra sono comprese Lmigl. 877.081 di interessi passivi così che i finanziamenti in conto capitale, effettuati nell'esercizio, si riducono a Lmigl. 16.598.156.

La destinazione dei finanziamenti alle aziende del Gruppo si distribuisce come segue:

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Con la rappresentanza di n. 24.985.898 azioni sulle numero 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 Profitti e Perdite dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1950;
- ha riletto per acclamazione ad Amministratori per l'esercizio 1950-1951 i Signori:

BONANNI Dr. Leonida

FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo

FERRARI Dr. Arturo

FERRARI-AGGRADI Dr. Mario

GALLO Dr. Ing. Pasquale

OTTOLENGHI Dr. Ing. Enrico

SINIGAGLIA Dr. Ing. Oscar

VANZI Dr. Ing. Ivo

ZENARI Dr. Ing. Aristide

- ha determinato il compenso agli Amministratori per l'esercizio 1949-1950.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PER L'ESERCIZIO 1950-51

- 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
Lavoro Investimenti Attivi