

SOCIETA' FINANZIARIA MECCANICA
FINMECCANICA

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

ESERCIZIO 1950-51

3° ESERCIZIO SOCIALE

LIA

Leonardo Innovation Archives

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DEL 29 NOVEMBRE 1951

**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

- AVALONE Dr. Avv. GIORGIO

LIA

Signori Azionisti,

lo scorso anno abbiamo fatto l'analisi dei mali comuni che affliggono tutti i settori dell'industria meccanica, esclusi forse pochi settori privilegiati per ragioni evidenti, e abbiamo denunciato le cause che, al di fuori e al di sopra delle singole gestioni, minano alle basi questo grande ramo dell'industria nazionale. Per completare il panorama occorre raffronti, che soltanto oggi siamo in grado di fare, tra lo sviluppo dell'industria meccanica italiana e quello dei principali Paesi dell'Europa occidentale dal 1938 al 1950; in questo raffronto trovano conferma le conseguenze dei mali denunciati.

L'INDUSTRIA MECCANICA IN EUROPA

I dati raccolti dalla « Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa » ci consentono, per la prima volta, uno sguardo d'insieme su quanto è avvenuto nei singoli Paesi, tra il 1938 e il 1950, nel nostro ramo di industria.

La produzione, in miliardi di lire, coi valori del 1948, nei

dieci Paesi maggiori dell'Europa occidentale, è stata la seguente nel 1938 e nel 1948:

	in miliardi di lire 1948			
	1938	1948	Addetti in migliaia di unità	Resa per addetto in lire milioni/anno nel 1948
Austria	96	84	182	0,46
Belgio - Lussemburgo .	260	354	233	1,54
Danimarca	151	168	68	2,47
Francia	1.516	1.742	1.248	1,40
Germania (zona occ.) .	3.225	1.082	1.309	0,83
Italia	780	684	680	1,—
Inghilterra	2.628	3.562	3.134	1,14
Olanda	283	344	221	1,56
Svezia	392	601	314	1,91
Svizzera	162	272	186	1,46
	9.493	8.893		

Da questi dati si rileva, anzitutto, la posizione dell'industria italiana nell'anteguerra: essa era al quarto posto, di gran lunga distanziata dagli altri minori e con l'8,2% della totale produzione, mentre la quota raggiunta dai tre Paesi, fortemente industrializzati (Francia, Germania, Inghilterra), era pari al 77,5%. L'Italia godeva, quindi, fra i Paesi meno industrializzati una posizione privilegiata col 37% della loro quota complessiva.

Alla fine del decennio la Germania, arrestata nel suo risolle-
vamento anche dalla fatalità di una situazione internazionale
costantemente tesa, aveva perduto la sua posizione di assoluto
primato, ceduto all'Inghilterra; al di fuori della Germania e del-
l'Austria, assai più gravemente danneggiate durante la guerra,
l'Italia è stata l'unica nazione che non aveva ancora raggiunto la
posizione di anteguerra (88%) ma, ciò che è peggio, fra le nazioni
minori aveva perduto la preminenza netta che aveva nel 1938,
riducendo la sua produzione al 27% della quota complessiva dei
minori.

Dalle due ultime colonne dello specchio si rileva, pur con le
incertezze e imprecisioni di statistiche del genere e con le altera-
zioni portate alla media dalla differente consistenza dei singoli
settori produttivi nelle diverse nazioni, che il rendimento indivi-
duale in Europa non è eccessivamente lontano da Paese a Paese,
se si escludono l'Austria e la Germania, nel 1948 ancora in fase di
assestamento. Sensibilmente più alti della media si mantengono
i due Paesi più disciplinati nella organizzazione del lavoro e cioè
Svezia e Danimarca; il nostro era, dopo l'Austria e la Germania, il
più basso.

Più interessante è vedere che cosa è avvenuto negli ultimi due
anni e, per meglio rilevarlo, daremo, oltre alla produzione del
1950, le percentuali rispetto al 1938 della produzione del 1948 e
del 1950:

	Produzione 1950 (migliaia di tonn.)	Produzione 1938 uguale a 100	
		1948 %	1950 %
(°) Austria	172	88	178
Belgio - Lussemburgo .	314	136	122
Danimarca	193	111	127
Francia	1.880	115	124
(°°) Germania (zona occ.) .	2.700	34	84
Italia	827	88	104
(°) Inghilterra	4 440	135	162
Olanda	454	122	160
Svezia	624	153	159
Svizzera	oltre 280	168	(non precisato ma superiore al 1948)
	11.884		

(°) 1937 = 100

(°°) 1936 = 100

Da questo specchio risulta, anzitutto, il forte sviluppo complessivo dell'industria meccanica nell'Europa occidentale, mentre l'Italia ha solo faticosamente riconquistato la produzione d'anteguerra con un modesto incremento del 18 % nei due anni, nettamente distanziata con ciò dalle altre nazioni depresse: l'Austria, che ha avuto nei due anni un incremento del 202% e la Germania che ha avuto un incremento del 250%: la Germania ha quasi riconquistato in due anni la sua produzione di anteguerra con un salto nella produzione annua di ben 1.700 miliardi, mentre l'Italia ha purtroppo mantenuto la perdita relativa fra gli Stati minori, maturata nel decennio precedente. Se l'Italia avesse

potuto mantenere la produzione relativa che aveva anteguerra fra i Paesi meno industrializzati, la sua produzione dovrebbe essere oggi del 127% di quella attuale con una maggiore produzione, in cifra assoluta, di 223 miliardi annui.

Prima di ricordare le cause di questo sfavorevole andamento della principale industria del nostro Paese è bene mettere a raffronto anche i dati dell'esportazione di prodotti meccanici di tutti i Paesi dell'Europa occidentale.

Non esistono dati d'insieme successivi al 1948, ma anche il raffronto limitato a quell'anno è istruttivo.

ESPORTAZIONE DI PRODOTTI MECCANICI IN MILIARDI DI LIRE 1948				
	1 9 3 8		1 9 4 8	
	miliardi di lire	% sulla produzione totale del Paese	miliardi di lire	% sulla produzione totale del Paese
Austria	27	28	13	15
Belgio - Lussemburgo	77	30	158	45
Danimarca	47	31	47	28
Francia	131	9	271	16
Germania	592	18	46	4
Italia	72	9	144	21
Inghilterra	687	26	1.469	41 (°)
Olanda	110	39	73	21
Svezia	138	35	170	28
Svizzera	85	52	138	51
	1.966		2.529	

(°) - Nel 1949 ha raggiunto il 50%.

Vi sono, dunque, Paesi che, anche nell'anteguerra, esportavano oltre la metà della loro produzione totale; Francia e Inghilterra hanno più che raddoppiato la loro già notevole esportazione, con un predominio enorme dell'Inghilterra tra i grandi produttori. L'Italia, anteguerra, a causa dell'autarchia, esportava una percentuale minima della sua modesta produzione; nel 1948 aveva raddoppiato quel modesto quantitativo, però, dopo un ulteriore aumento nel 1949, per cause temporanee vantaggiose, tale quantitativo si è ancora ridotto nel 1950.

Anche attenendoci alle cifre del 1948, l'esportazione italiana ha oggi, come prima della guerra, una posizione di assoluta inferiorità: è un decimo della inglese; ma soprattutto nel gruppo dei Paesi minori, mentre la sua produzione, rispetto a quella complessiva del gruppo, rappresentava nel 1938 e 1948 rispettivamente il 37% e il 27%, la sua esportazione raffrontata alla complessiva degli stessi Paesi, rappresentava soltanto rispettivamente il 16% e il 19%.

Il Ministero dell'Industria si è reso conto della grave situazione della nostra industria meccanica, che, col segnare il passo e, anzi, col regredire rispetto agli altri Paesi europei, impedisce l'assorbimento di mano d'opera disoccupata, ed ha nominato una Commissione che, a sua volta, ha fatto intervenire nello studio un *team* di tecnici specializzati americani. Essi potranno, speriamo, nella situazione del mercato mondiale, resa caotica da questioni valutarie, da questioni politiche e da esasperata concorrenza sui vari mercati, consigliare qualche via per aumentare o favorire le nostre produzioni; non vi possono, invece, essere dubbi sulle

cause principali già individuate e che, del resto, in parte denuncia anche la Commissione Economica delle Nazioni Unite. Essa rileva, infatti, che già in Francia, i cui prezzi del carbone e dell'acciaio sono superiori (seppure non molto distanti) a quelli interni inglesi e tedeschi, una grave difficoltà per l'industria meccanica francese, è rappresentata da questi maggiori prezzi; per l'Italia rileva che solo il 60% della capacità produttiva è utilizzata e dichiara che l'acciaio che essa produce è in quantità quasi sufficiente al bisogno, ma ad un costo troppo elevato. Si sa che in Italia i prezzi interni dell'acciaio, che prima della guerra erano circa 1,2 ÷ 1,3 del prezzo interno sul mercato inglese, oggi, a seconda dei prodotti, varia da 2 a 3 volte il valore dello stesso prodotto in Inghilterra e in Germania. In detti Paesi i prezzi interni sono mantenuti bassi e, quindi, presumibilmente, anche al di sotto del prezzo di costo, provvedendo alla copertura integrale della differenza con un aumento sui prezzi di esportazione dello stesso acciaio. E' questa la causa preminente che da sola, sul prodotto finito medio, porta un maggior costo del 18%. Anche le altre cause sono già state da noi denunciate e così: l'I.G.E. a catena sulla produzione, che negli altri Paesi o non esiste o viene rimborsata per l'esportazione; il costo del denaro, che sull'industria meccanica pesante ha una grande importanza per il lungo periodo che intercorre fra l'ordinazione e la consegna; e soprattutto la mancanza, nel nostro Paese, di una disciplina a favore dell'esportazione che copra i rischi, oggi divenuti innumerevoli per l'esportatore meccanico, disciplina che gli altri Paesi hanno adottato da tempo.

Ma l'esame delle produzioni ed esportazioni dei singoli Paesi consente di adombrare anche altre cause della incerta situazione della nostra industria meccanica che, come abbiamo visto, non è tanto sviluppata da gareggiare con le nazioni più industrializzate, ma ha già una produzione doppia delle nazioni minori. La relazione della citata Commissione Economica rileva, a questo proposito, che le nazioni minori hanno in generale settori specializzati limitati; così:

- l'Olanda ha una produzione navale, che nel 1948 ha raggiunto il 13% di tutta la produzione europea, mentre per altri settori, come trasporti ferroviari e stradali, macchine utensili e tessili nonché attrezzature agricole, è assai poco sviluppata;
- la Svizzera ha risolto il problema specializzandosi in prodotti di grande complessità tecnica in settori limitati: orologi, macchine tessili, grande macchinario elettrico e macchine utensili speciali. La relazione ammette che l'enorme sforzo di ricerca tecnica è alla base del successo nell'esportazione di questo Paese;
- la Svezia è grande produttrice di acciai speciali che esporta perché ricca di minerali puri. La sua industria è, perciò, estesa a vari prodotti: costruzioni navali, equipaggiamenti elettrici, cuscinetti a sfere, grandi macchine per impianti idroelettrici, macchine utensili, ecc. Oggi la sua industria trova un forte inciampo ad ulteriori sviluppi solo nella mancanza di mano d'opera;
- la Danimarca ha molto esteso il settore delle costruzioni navali, che rappresenta 1/5 di tutta la sua industria meccanica,

produce inoltre, con specializzazione, impianti per cementi, per l'industria del latte, motori Diesel e apparecchi di refrigerazione.

Queste industrie nazionali, sviluppate in settori definiti, hanno una notevole capacità di penetrazione e sono stabili.

Due industrie meccaniche nazionali presentano, invece, gravi sintomi d'incertezza e sono le industrie italiana e belga: esse non hanno né grandi specializzazioni di prodotti, né produzioni complete di impianti complessi; esse forniscono tutta la gamma dei prodotti meccanici e possono così far fronte a tutti i bisogni interni, ma per l'Italia la mancanza di carbone e di acciaio a buon mercato, per il Belgio la mancanza di un proprio mercato sufficiente, impediranno che l'industria meccanica di questi due Paesi diventi completa ed efficiente, se non riusciranno a superare quelle menomazioni. In conclusione, la «Commissione» rileva che, nelle condizioni attuali del mercato internazionale, il disporre di materie prime e semilavorati a basso costo, riveste grandissima importanza; analoga importanza riveste l'avere Paesi sicuri per lo sbocco della produzione, come i Paesi d'oltremare per la Francia e il Commonwealth per l'Inghilterra. Per l'Italia il problema è, in parte, facilitato solo per i prodotti esportati finiti (automobili, cuscinetti a sfere, macchine da ufficio e da cucire) dove è molto sviluppato il consumo interno, o per quei prodotti dei quali l'industria possiede grande esperienza e reputazione e che non possono essere fabbricati in serie neppure altrove (turbine idrauliche, alternatori accoppiati, grandi motori Diesel, apparecchiatura elettrica ad alta tensione).

La grande importanza che il costo delle materie prime ha sulla produzione meccanica in genere, denuncia, quindi, la causa principale della marcia a rilento nel progresso di questa nostra industria, peggio il regresso davanti ai Paesi più quotati e ci obbliga ad esaminare più profondamente le cause dell'alto costo della sua materia prima fondamentale: l'acciaio. Da esse risulterà come la nostra industria debba porre molte sue speranze in quel piano Schuman, che la Francia nel suo interesse ha proposto, ma che, se attuato, potrebbe seriamente contribuire anche alla ripresa della meccanica italiana.

IL PIANO SCHUMAN E LE RIPERCUSSIONI IN EUROPA E IN ITALIA

Questo problema è di capitale importanza per l'industria siderurgica, ma i suoi riflessi sono così eccezionali anche per la meccanica, che non può non farsi sentire anche la voce di questo essenziale settore dell'industria italiana.

Per inquadrare il problema occorrono alcune premesse:

1) la produzione italiana di acciaio, da oltre un ventennio, si aggira fra i 2 milioni e i 2,5 milioni di tonn. di ferro (esclusi periodi eccezionali). Vicino alla produzione dell'Europa occidentale, essa è di entità modesta (4 ÷ 5%), sia per il basso consumo interno, sia per l'alto costo, che sono ad un tempo causa ed effetto;

2) l'alto costo è dovuto ad un complesso di cause, che, nel momento attuale, sono esasperate da contingenti situazioni internazionali, ma già prima della guerra si compendiano in poche evidenti:

a) gli impianti a ciclo integrale, che provvedono la metà circa della produzione, e cioè gli impianti che partono dal carbone e dal minerale, sono estremamente antiquati e quindi costosi nella spesa di trasformazione e nel consumo delle materie prime;

b) gli impianti che utilizzano il rottame sono assai meno costosi, ma in Italia sono così frazionati da ridurre la produzione media a 30/40.000 tonn. annue di acciaio per stabilimento; unità assolutamente antieconomica in ambienti normali.

A queste gravi deficienze, proprie dell'industria, si sono aggiunte nel dopoguerra:

c) l'adozione, da parte dei Paesi produttori di carbone, di sovrapprezzi all'esportazione e, da parte del nostro Governo, di oneri sul commercio del carbone, che esaltano ancora questa differenza;

d) deficienze sul mercato internazionale di minerali ricchi, il che obbliga o a ricorrere ai rottami, il cui prezzo è salito a valori iperbolici, o ai minerali poveri nostrani, il cui trattamento, se adoperati in grandi quantità, è assai costoso.

Queste cause concomitanti, cui se ne aggiungono altre legate alla incerta stabilità monetaria mondiale e alla conseguente difficoltà degli scambi internazionali dei Paesi europei, hanno, come abbiamo visto, portato il valore dell'acciaio in Italia, che prima della guerra era pari al 20% in più del valore sul mercato interno inglese, a limiti proibitivi del 100% e anche 200% in più del valore sullo stesso mercato inglese.

Gli impianti a ciclo integrale appartengono tutti alla Finsider; a tutti è noto con quanta passione essa segua il problema del rinnovo, che ormai dovrebbe rapidamente giungere in porto, anche se ritardato dalla imponenza degli investimenti. Ma le altre cause, sia interne che esterne, sono di così grave importanza che, a meno di un improvviso rovesciamento della contingenza, assai difficilmente la meccanica italiana potrebbe contare su risultati sensibili, se non entrasse in funzione il meccanismo del Piano Schuman.

In che cosa consiste questo Piano? Il suo vero nome permette già di formarsene una idea abbastanza esatta: « Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ».

Prescindendo dalla parte più complessa del patto, che, avendo dovuto ricorrere alla creazione di istituti speciali supernazionali di complessa struttura, darà luogo forse alle maggiori difficoltà per la sua realizzazione, lo scopo è stato quello di creare un mercato unico negli Stati aderenti, sia delle materie prime, che dei prodotti siderurgici e quindi prezzi unici per il carbone, i minerali, i rottami e i prodotti siderurgici con l'abolizione, in tutto lo hinterland, delle dogane e il divieto di contingentamenti. Naturalmente è stato previsto un periodo transitorio di 5 anni per permettere tutti gli assestamenti dei mercati interni, che potrebbero essere compromessi da una realizzazione troppo improvvisa del Piano (così per l'acciaio in Italia, così per il carbone in Belgio e in Francia) e, in questi casi, il Patto disciplina e favorisce gli assestamenti interni anche di natura sindacale delle industrie siderurgiche nazionali.

E' evidente, quindi, che se il Piano, oggi parafato dai sei Stati interessati, potesse superare le difficoltà politiche della comu-

ne ratifica, il carbone e l'acciaio dei Paesi grandi produttori non potrebbero essere più venduti con sovrapprezzi agli altri Paesi firmatari; i piccoli stabilimenti che non potessero adeguarsi ai prezzi calanti, troverebbero nella comunità, se secondati dai Governi, un opportuno ausilio per risolvere le loro difficoltà e quelle delle loro maestranze. Nessuno si nasconde che non è tutto oro quel che luce, ma se il Piano Schuman potesse arrivare in porto con tutte le necessarie garanzie, il costo dell'acciaio, almeno per le produzioni destinate all'estero, dovrebbe rapidamente ritornare al livello internazionale e all'interno verrebbe favorita, senza danno alle maestranze, quella indispensabile opera di concentrazione della produzione, che abbiamo visto essere una delle premesse fondamentali per il crollo dei prezzi siderurgici.

Sappiamo che questo Piano rappresenta una grave preoccupazione per la siderurgia interna, ma essa non deve dimenticare che questo suo travaglio è indispensabile se si vogliono alleviare i gravissimi danni che oggi affliggono e arrestano la marcia della meccanica, la quale, comunque, rappresenta, per la siderurgia, il cliente dei 2/3 della sua produzione, e per il Paese la sola possibilità per assorbire, con la sua espansione, grandi masse di disoccupati.

Basta ricordare che tutta la siderurgia impiega 90.000 addetti, mentre la meccanica ne impiega 650.000 e che il solo ricupero della posizione relativa che la meccanica italiana aveva nell'anteguerra, e che ha perduto per le condizioni gravose in cui è costretta a lavorare, permetterebbe non soltanto il riassorbimento, sul mercato interno, degli operai che la siderurgia, nella peggiore delle ipotesi, dovrebbe perdere, ma l'assunzione nel complesso di un numero ben superiore di nuovi lavoratori.

ANDAMENTO DELLE AZIENDE MECCANICHE DEL GRUPPO

Signori Azionisti,

abbiamo or ora messo in evidenza che gravi cause di carattere generale continuano ad ostacolare la tanto auspicata rinascita della meccanica nel nostro Paese, ed è per questo che anche le nostre industrie, pur denunciando un apprezzabile miglioramento nel riguardo del passato, continuano una vita, almeno per alcune di esse, non priva di pericoli. L'intenso aiuto tecnico, finanziario e commerciale che la Vostra Società continua a fornire alle singole Aziende, ha fatto già superare a molte di esse il punto critico ma non ha consentito, almeno per ora, di farlo variare a tutte.

La sommaria esposizione dell'andamento delle aziende che andiamo a fare metterà in rilievo le condizioni di ognuna di esse.

GRUPPO CANTIERI

Vi abbiamo già ampiamente illustrato lo scorso anno il quadro dell'ambiente in cui vive questa industria e comunicato che già allora si erano formati vuoti di lavoro per l'iniziata ultimazione delle costruzioni consentite dalla legge Cappa-Saragat.

Intensa è stata la nostra opera di persuasione, di segnalazione di fatti e idee per ottenere a favore di questa industria, che rap-

presenta senza discussione uno dei cardini di tutta l'attività meccanica nazionale, la necessaria comprensione e gli indispensabili aiuti governativi (a somiglianza di quanto avviene negli altri Paesi). Abbiamo pure dimostrato che tali aiuti risultano effettivamente produttori se concessi in forma continuativa e non a singhiozzo come fino ad ora è avvenuto: questo sistema impegna con alta intensità di lavoro i vari reparti per qualche periodo, che viene poi seguito da dolorose stasi, apportatrici di malessere fra le maestranze e di danni irreparabili alle ditte cantieristiche.

I risultati conseguiti sono stati modesti: si è ottenuta l'approvazione della legge che completa la legge Cappa-Saragat e la preparazione di una proposta di legge a favore della costruzione di un modesto tonneggio di navi cisterna. Confidiamo, tuttavia, che Chi oggi guida attentamente il Dicastero della Marina Mercantile, riesca a concretare al più presto l'auspicata legge razionale a carattere continuativo.

Ansaldo

Conta oggi 20.573 unità lavorative di cui 1.553 sospese; l'organico si sta, quindi, avvicinando al livello di 18.000 unità che è stato considerato come il massimo compatibile con il carico di lavoro che, alla stregua delle attuali condizioni, è legittimo sperare.

Giova ricordare che circa il 75% degli impianti, delle macchine e degli uomini è destinato al lavoro navale, che si svolge nei tre cantieri di Sestri, di Muggiano e di Livorno, più una cospicua sezione dello Stabilimento Meccanico di Sampierdarena per la co-

struzione degli apparati motori. L'Ansaldo è, quindi, oggi una industria quasi esclusivamente cantieristica ed il suo andamento è perciò strettamente legato alla possibilità di svolgere annualmente un adeguato programma di costruzioni navali. Per far ciò non mancano ormai né mezzi d'opera, in quanto il rimodernamento e la razionalizzazione degli impianti si possono considerare praticamente compiuti, né la capacità tecnica poiché tutte le costruzioni uscite dai cantieri hanno incontrato la soddisfazione dei committenti ed il consenso dei tecnici.

Il problema dei costi, cui si è accennato più sopra, resta pur sempre quello centrale, e la riduzione di essi esula, salvo affinamenti e riduzioni di limitata entità per le quali si sta alacremente operando, dalle possibilità aziendali.

Nell'anno decorso l'Ansaldo ha veduto progressivamente decrescere il suo carico di lavoro già insufficiente all'inizio, poiché, a fronte dell'avanzamento delle commesse assunte sul cadere del 1949 ed agli inizi del 1950, nessuna nuova effettiva ordinazione navale è stato possibile ottenere. In conseguenza il cantiere di Sestri, dopo il varo della M/c « Volere » (gennaio 1951) e quello della « Andrea Doria » (giugno 1951), è rimasto con tutti i suoi dieci scali completamente vuoti.

Meno pesante, ma non certo soddisfacente, la situazione dei cantieri di Muggiano e Livorno, che, peraltro, non tarderanno molto ad entrare in crisi, nella deprecata ipotesi che le prospettive di lavoro e le trattative che si stanno svolgendo dovessero ulteriormente tardare a concludersi.

Soltanto in questi ultimi mesi è stato possibile all'Ansaldo allacciare trattative concrete per la costruzione di una T/n da 25

mila tonn. per conto della Società «Italia», di due M/cisterne da 26.000 tonn. per conto dell'Armatore Lauro, di un C/T e di un A/S per conto della Marina Militare, nonché di un importante lavoro di trasformazione per conto della stessa.

L'insieme di queste possibilità permette di considerare con minore ansietà il futuro dell'azienda, ma il vuoto di lavoro verificatosi tra l'esaurimento delle vecchie commesse e l'acquisizione delle nuove non può che ripercuotersi sfavorevolmente sul conto economico dell'azienda, sul quale ha, altresì, influito negativamente la vertenza sindacale iniziata nel settembre 1950 e conclusasi nel dicembre dello stesso anno, dopo 72 giorni di occupazione degli stabilimenti.

Per quanto si attiene agli altri stabilimenti sociali, il loro andamento può così sintetizzarsi:

Meccanico — Ha fruito nell'anno di un notevole carico di lavoro, senza poter, tuttavia, occupare le rilevanti aliquote di personale esuberante, ora in buona parte allontanato. L'acquisizione di ordini è continuata in misura normale così che l'andamento di questo stabilimento può ora legittimare una previsione di equilibrio per l'esercizio in corso e per il successivo.

Ferroviano (ex artiglieria) — Ha iniziato l'esercizio con una grave carenza di lavoro, man mano attenuatasi con l'acquisizione di commesse che ora assicurano un lavoro continuativo per oltre un anno.

Nonostante ciò la situazione permane fundamentalmente incerta per due essenziali motivi e cioè:

- per la struttura fisica dello stabilimento, creato per la costruzione di grosse artiglierie e quindi disadatto anche per il lavoro ferroviario di materiale traente;
- per la perdurante limitazione dei programmi di costruzione di materiale traente da parte del principale e naturale cliente e cioè delle FF. SS.

La situazione potrebbe sensibilmente migliorare se fosse possibile assicurarsi cospicue forniture per l'estero (India, Sud Africa) per le quali sono in corso offerte, tuttora in esame da parte dei committenti.

Carpenteria — Ha, per ora, un sufficiente carico di lavoro e l'afflusso dei nuovi ordini lascia prevedere un'adeguata occupazione per circa un anno.

Utensileria — Rappresenta tuttora un problema insoluto dal lato della tecnica produttiva. E' in corso una indagine per stabilire fino a qual punto sia possibile ottenere, con gli attuali mezzi, un sostanziale miglioramento della produzione e dei costi e un più rapido collocamento dei prodotti; si è, però, fin d'ora concluso sulla opportunità di enucleare lo stabilimento in una entità giuridicamente autonoma.

Al complesso Ansaldo sono stati finora concessi, per il completamento degli impianti:

— prestiti ERP per complessivi	\$	1.153.000,—
— prestiti FLAM per complessive	Lmil.	.279,—

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Questo importante complesso cantieristico rappresenta per l'Adriatico ciò che l'Ansaldo rappresenta per il Tirreno; le due aziende sono pressoché analoghe nella struttura mentre, per dimensioni, i C.R.D.A. sono leggermente inferiori; essi, infatti, contano circa 16.500 unità di cui quasi il 75% occupato nella produzione navale.

Durante lo scorso anno la società ha potuto assicurarsi un soddisfacente gettito di nuovi ordini, il che ha permesso di mantenere alto il ritmo produttivo conservando, tuttavia, un discreto carico di lavoro per il futuro.

Dei tre cantieri gestiti dalla Società, quello di San Marco a Trieste ha lavorato a pieno ritmo, quello di Monfalcone ha, invece, subito qualche discontinuità, mentre il piccolo cantiere di San Rocco lamenta sempre mancanza di lavoro adatto ai suoi mezzi di opera.

Nel complesso, tuttavia, la gestione dei due principali cantieri ha consentito qualche margine riassorbito, però, dalle perdite di S. Rocco e dello Stabilimento Ferroviario di cui diremo in appresso.

La ricostruzione e il riordinamento degli impianti di Monfalcone e San Marco possono considerarsi quasi compiuti e non v'è

dubbio che si tratti di un complesso altamente efficiente, anche per capacità di tecnici e lunga e consolidata tradizione; anche le maestranze hanno collaborato fedelmente senza far luogo, sia pure tra gli inevitabili contrasti di carattere sindacale, ad alcun perturbamento nella disciplina e nella continuità del lavoro.

Questo complesso favorevole di circostanze ha fatto sì che l'azienda abbia potuto raggiungere una posizione di equilibrio finanziario ed economico; è, tuttavia, necessario avvertire che sarebbe ingiustificato un eccessivo ottimismo perché, malgrado tutti gli sforzi organizzativi e l'intenso ritmo di lavoro, i costi di produzione sono pur sempre sensibilmente più alti di quelli internazionali, mentre è assolutamente essenziale, per la vita dei nostri cantieri, attingere lavoro anche sui mercati esteri.

Gli Stabilimenti: Fabbrica Macchine di S. Andrea, Elettrotecnico, Ponti e Grues hanno avuto, nel complesso, un andamento equilibrato con un sufficiente afflusso di ordinazioni; negativi, invece, i risultati del Ferroviario. Cade qui opportuno sottolineare come l'andamento non solo di questo, ma di tutti gli stabilimenti che si occupano di costruzioni ferroviarie in Italia, sia oggi in grave crisi fino a provocarne la caduta.

Ciò è dipeso, oltre che dalla mancanza di lavoro derivante dalla contrazione dei programmi delle FF. SS., anche dalle progressive riduzioni dei già scarsi margini, pretese da tale Amministrazione. Se non sarà possibile ovviare a tale situazione mediante nuove ordinazioni, anche dal mercato estero, occorrerà ricorrere a provvedimenti limitativi degli organici, tanto più dolorosi in

quanto da operarsi in una zona particolarmente sensibile del nostro Paese.

A tutt'oggi la società ha ottenuto finanziamenti per la ricostruzione e l'ammodernamento dei suoi impianti per:

\$	600.000,—	di mutui ERP,
Lgs.	30.000,—	di mutui FAS,
Lmil.	387,—	di mutui FLAM.

Navalmeccanica

E' questo, certamente, il più importante complesso industriale del Mezzogiorno e, per quanto le sue origini, specie per le costruzioni navali, siano antiche, esso è tuttavia da annoverarsi fra le industrie che da minor tempo si sono presentate sul mercato interno ed estero.

I disastri della guerra ed il travaglio della riconversione non hanno fatto che ritardarne l'affermazione, già di per sé difficile, per lo scarso sviluppo della naturale zona di lavoro.

L'anno decorso ha, comunque, segnato una certa ripresa per la Società che ha potuto, finalmente, assumere una massa di ordinazioni pressoché sufficiente alle sue necessità minime di lavoro; ci piace aggiungere che essa ha dato prova di saperle eseguire con tecnica e rapidità, sfruttando nel miglior modo gli impianti, ormai quasi interamente sistemati nella parte navale, e la innegabile capacità ed elasticità delle sue maestranze.

Malauguratamente il poter constatare la capacità di compiere regolarmente ed economicamente il lavoro acquisito, non costituisce garanzia sufficiente ad assicurare in avvenire un adeguato afflusso di ordini.

Per quanto riguarda il lavoro di trasformazioni e riparazioni navali, l'avvenire si presenta assai incerto per la evidente sproporzione tra le dimensioni del settore destinato a tale attività e il persistere della depressione del traffico nel porto di Napoli.

La Società conta oggi circa 5.000 unità delle quali:

- 2.100 circa addette al Cantiere di Castellammare;
- 1.800 » » » » » Napoli per riparazioni navali;
- 1.100 » » alle Off. Meccaniche con annesse Fonderie.

Mentre i due stabilimenti navali hanno avuto un andamento progressivamente ascendente man mano che venivano sviluppandosi le lavorazioni delle commesse acquisite, le Officine Meccaniche hanno continuato a risentire grave carenza di ordini. Per cercare di attenuare, almeno in parte, la persistente crisi di questo stabilimento, è stato messo in produzione un nuovo tipo di automezzo utilizzabile nei lavori agricoli ed anche come mezzo di trasporto di cose e di persone, particolarmente adatto per il Mezzogiorno ove le popolazioni rurali non risiedono nei poderi, ma vivono accentrate negli aggregati urbani. L'accoglienza che il mercato riserverà a questo prodotto determinerà la misura della sua produzione.

Per la ricostruzione e il rinnovamento del macchinario, la Società ha ottenuto mutui ERP per complessivi \$ 225.000.

GRUPPO LIGURE AZIENDE MECCANICHE

Stabilimento Meccanico Metallurgico "Ansaldo Fossati"

Questa Società, dopo la sua enucleazione dall'Ansaldo, ha avuto un difficile avviamento. Il radicale riordinamento degli impianti, la installazione delle nuove macchine man mano che le stesse giungevano dai fornitori americani, unitamente al forzato rallentamento, per fatto del committente, di una grossa commessa per la Jugoslavia, hanno turbato profondamente i cicli produttivi con ripercussioni negative sui costi.

Attualmente, però, la crisi è da considerare superata: la produzione trattoristica, che è di gran lunga prevalente, ha ripreso il suo ritmo con tempi progressivamente decrescenti e l'afflusso di ordini dall'interno e dall'estero si è manifestato soddisfacente. L'entità del portafoglio d'ordini e l'avvenuta sistemazione degli impianti ci fanno ritenere che questa azienda, ormai radicalmente riconvertita dalle produzioni belliche a quelle di pace, sia decisamente avviata alla sua normalizzazione.

La Società ha fruito di prestiti ERP per \$ 875.000.

Delta - Società Metallurgica Ligure

L'andamento di questa Società, dopo lo scorporo dall'Ansaldo, è grandemente migliorato, tanto da poterla annoverare tra quelle che hanno raggiunto, o stanno raggiungendo, l'equilibrio economico e finanziario. Una avveduta conduzione dell'azienda, pur attraverso gravi difficoltà di mercato, il progressivo miglioramento degli impianti e delle macchine, una più sentita disciplina delle

maestranze hanno consentito risultati che, tenuto conto del punto di partenza, debbono considerarsi soddisfacenti. Ulteriori progressi sono ragionevolmente da attendersi dalla installazione, tuttora in corso, di macchine giunte soltanto ora nello stabilimento.

Nel rammodernamento degli impianti hanno concorso mutui ERP per \$ 470.000 e FAS per Lgs. 38.000.

Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-S. Giorgio

L'avviamento di questo importante complesso si è manifestato assai laborioso ed irto di difficoltà per armonizzare le esigenze della produzione con la necessità di operare lo spostamento di interi reparti. Si aggiunge il ritardo con il quale si è potuto iniziare il trasferimento dei reparti ex-San Giorgio, occupati dalle maestranze durante la lunga vertenza sindacale dei primi mesi del 1950, e quello con il quale sono giunti e continuano a giungere le macchine ordinate, a valere sui fondi ERP.

Queste circostanze, unitamente alla riduzione dei margini su importanti commesse assunte in regime di aspra concorrenza, hanno fatto sì che i risultati della gestione non siano ancora conformi alle reali possibilità dell'azienda che gode, meritatamente, di una larga notorietà ed estimazione.

Comunque, la complessa opera di unificazione degli stabilimenti ed uffici è ormai in avanzata realizzazione come pure si è iniziata quella di razionalizzazione dei processi produttivi e di compressione dei costi; se, come è lecito sperare, l'afflusso degli ordini sarà sufficiente, come lo è stato sinora l'azienda, pur con qualche ritardo, dovrebbe raggiungere il suo punto di equilibrio.

La Società ha potuto finanziare la sua sistemazione in impianti e macchinari con il concorso di:

\$ 600.000 di mutui ERP,

Lgs. 61.000 di mutui FAS,

mentre si sta per stipulare un mutuo FLAM per Lmif. 120.

San Giorgio

Rappresenta, indubbiamente, uno dei più gravi problemi che si siano presentati al nostro esame ed alle nostre decisioni. Si tratta di un'azienda di brillanti tradizioni che, però, nel volgere degli anni aveva accumulato le più disparate produzioni tra le quali avevano finito col prevalere: in campo militare, le produzioni di materiale ottico e le centrali di tiro; in campo civile le produzioni elettrotecniche, ivi comprese le turbine idrauliche. Queste ultime, come è noto, sono interamente trapassate all'Ansaldo-San Giorgio e, con la sospensione di ogni commessa militare, restava un'azienda con un ingente peso di quadri e maestranze (circa 5.000 unità) e un campo di lavoro quanto mai ridotto e frammentario. Si doveva, d'altronde, cercare di evitare ulteriori massicci licenziamenti dopo quelli dolorosamente effettuati all'Ansaldo e nella stessa San Giorgio.

La situazione venne lungamente esaminata sotto tutti gli aspetti e venne, infine, elaborato un programma di massima articolato su varie produzioni, in parte già svolte dalla Società, in parte nuove, ma tecnologicamente affini.

L'attuazione di tale programma è in corso e richiederà ancora del tempo per essere compiuta; l'azienda dovrà, nel frattem-

po, sopportare ulteriori sacrifici, peraltro in misura nettamente decrescente. Frattanto è da attendersi una certa ripresa della delicata e difficile produzione militare, che certamente faciliterà il duro lavoro intrapreso. La Società ha ottenuto finora \$ 330.000 di mutui ERP ed è in corso di stipulazione un mutuo FAS per Lgs. 31.660.

Termomeccanica Italiana

Nata da scorporazione dalla Società O.T.O. dello stabilimento addetto alla fabbricazione di pompe, frigoriferi e ausiliari di bordo, questa Società iniziò la sua gestione autonoma con un carico di personale assolutamente eccessivo in confronto alle possibilità di lavoro.

Il provvedimento di alleggerimento forzatamente adottato, e contenuto nei più ristretti limiti possibili, incontrò subito la più ostinata resistenza da parte delle organizzazioni sindacali, così da ingenerare una incresciosa vertenza sfociata nella occupazione dello stabilimento dall'ottobre 1950 al 10 aprile 1951.

Le già difficili condizioni dell'Azienda vennero, in tal modo, gravemente peggiorate, tanto dal punto di vista economico quanto da quello dell'assunzione di ordini, ed è da considerare grande ventura che la buona reputazione dello stabilimento abbia fatto sì che il gettito delle ordinazioni non si sia, in quel periodo, completamente anemizzato.

Le conseguenze di carattere economico si sono, però, riflesse nelle risultanze dell'esercizio 1950 e, purtroppo, anche in quelle del corrente esercizio.

Attualmente la produzione è bene avviata verso la normalizzazione e, se si riuscirà ad acquisire ordinazioni in quantità sufficiente (il che dipende in gran parte dalla costruzione di nuove navi), la situazione aziendale migliorerà ulteriormente.

La Società ha ottenuto finora \$ 130.000 di mutui ERP.

OTO - Le Grazie

La mole di lavoro svolta da questa Azienda è risultata molto al di sotto della sua pur modesta capacità di lavoro. I motivi di questa carenza di lavoro, generale per tutte le aziende consimili nel Porto di Genova, traggono origine dalla preferenza che molti armatori riservano ad altri porti, giustificata a sua volta dall'alto costo che le riparazioni navali assumono a Genova.

Le ragioni di ciò sono complesse, ma in buona parte attribuibili all'oneroso ed arbitrario regime delle retribuzioni della mano d'opera consortile ed alla scarsa controllabilità del suo rendimento.

Si sta, intanto, procedendo ad un ridimensionamento aziendale per adeguarla alle reali possibilità di lavoro.

Odero-Terni-Orlando

Abbiamo lasciato come ultima del gruppo ligure questa azienda, dato che, nel corso dell'esercizio, se ne è decisa la messa in liquidazione.

Già nella relazione dello scorso anno abbiamo avvertito che, dopo la enucleazione dei cantieri di Muggiano e di Livorno, nonché dello stabilimento della Termomeccanica, il restante comples-



so meccanico O.T.O., data la sua imponenza e la sua struttura, non poteva sperare di raccogliere nel mercato civile ordinazioni sufficienti al suo equilibrio.

La situazione assai difficile sotto ogni aspetto, divenne addirittura insostenibile allorquando, in conseguenza di un primo modesto alleggerimento di personale assolutamente inevitabile, venne instaurata una vertenza sindacale accompagnata dalla occupazione dello stabilimento, occupazione durata oltre sei mesi: notevoli danni ne sono derivati alla società anche con storno di commesse faticosamente acquisite. Il Consiglio di Amministrazione, nell'impossibilità di amministrare l'azienda, si è trovato nella necessità di proporle la liquidazione, che venne deliberata dalla assemblea straordinaria degli azionisti del 15 marzo c. a.

Poiché alcune produzioni civili che la O.T.O. aveva bene avviate (particolarmente trattori leggeri ed alcune serie di macchine tessili) davano affidamento di vitalità, è stato possibile favorire la costituzione di una società di gestione, la « Società Meccanica della Melara » che si è assunta la continuazione di tali produzioni, prendendo in affitto la parte vitale degli stabilimenti sociali.

Formuliamo l'augurio che la nuova iniziativa possa affermarsi e prosperare, contribuendo così ad alleviare in parte la crisi di lavoro che si è venuta a creare alla Spezia, con la completa scomparsa delle commesse militari.

GRUPPO INDUSTRIE MECCANICHE LOMBARDE

Alfa Romeo

Durante lo scorso anno la Società ha svolto un intensissimo lavoro per attrezzarsi alla produzione in serie della nuova vettura

1900, senza peraltro diminuire il ritmo della restante produzione di veicoli industriali e di motori.

L'accoglienza riservata dal pubblico al nuovo prodotto è stata lusinghiera così che la Società ha ancora oggi un carico di ordinazioni per circa un anno di produzione. Le consegne, da tempo iniziate, vanno via via intensificandosi con la messa a regime della complessa organizzazione dei cicli produttivi.

Molteplici sono state le difficoltà incontrate in questo ultimo compito, alcune delle quali, come il ritardato arrivo di macchine ed attrezzature dall'estero, indipendenti dalla volontà dell'Azienda. Ad oggi la messa a punto di questa lavorazione può considerarsi in via di ultimazione, salvo affinamenti di dettaglio.

La produzione camionistica è stata intensa e nell'anno sarà ultimata la commessa di 1.000 autocarri ed autobus per la Fabbrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro.

Una prima commessa di camionette militari (jeeps), ottenuta dopo un severo e brillante collaudo dei prototipi, dà affidamento che, anche in questo speciale campo di lavoro, l'azienda saprà affermarsi.

Nel complesso, specie se si considerano le critiche condizioni in cui si dibatteva la Società negli anni successivi alla guerra, il cammino percorso è notevole e la meta del risanamento di questa azienda, se non si avranno forti squilibri sul mercato motoristico, non dovrebbe essere lontana.

Negli ingenti investimenti assorbiti dalla riorganizzazione della Società hanno concorso:

\$	1.650.000	di mutui ERP,
Lgs.	92.000	di mutui FAS,

mentre sono in corso di istruttoria altri mutui il cui utilizzo è, però, collegato in parte al riordino integrale dei vecchi reparti da tempo in attività e in parte alla ripresa di alcune forniture per l'aviazione.

Motomeccanica

Questa Società ha ulteriormente progredito sulla via della propria normalizzazione. Le perdite registrate a chiusura dell'ultimo esercizio sono, in gran parte, attribuibili ad eredità del passato; l'esercizio in corso registra un importante incremento sia della produzione che del fatturato, per cui è da ritenere vicino l'equilibrio economico e finanziario.

Le produzioni principali sono sempre quelle tradizionali della azienda e cioè i trattori leggeri e medi, compressori, attrezzeria pneumatica e getti di acciaio. La nuova produzione di carrelli semoventi con dispositivo elevatore ha incontrato buona accoglienza sul mercato sì da giustificare la impostazione di una nuova serie.

Permangono, però, insufficienze e difetti funzionali negli impianti che si tende ad ovviare compatibilmente con le disponibilità finanziarie e le prospettive di lavoro.

La Società ha stipulato prestiti ERP per \$ 200.000 circa ed ha in corso di stipulazione un mutuo FLAM per Lmil. 90.

Filotecnica Salinoiraghi

Il processo di normalizzazione di questa azienda è risultato più lungo del previsto malgrado il costante progresso della pro-

duzione, del fatturato e il continuo controllo dei costi di produzione.

La difficoltà principale incontrata sulla via del risanamento è, soprattutto, di ordine commerciale e cioè di trovare sul mercato interno ed estero sbocco sufficiente alla variatissima gamma di produzione della Società.

In questa industria, come in molte altre, la riduzione dei costi dipende dal numero di strumenti prodotti, numero che, a sua volta, trova limite nelle possibilità del mercato.

In questi ultimi mesi, peraltro, la Società ha potuto raccogliere un discreto ammontare di commesse specifiche che consentiranno un alleggerimento delle lavorazioni per magazzino.

In complesso si constata che gli indici più significativi dell'azienda sono in costante progresso e, quindi, si può ragionevolmente ritenere che il raggiungimento dell'equilibrio aziendale, se pure con ritardo sulle previsioni, verrà egualmente conseguito in un prossimo avvenire.

La Società ha fruito dei mutui ERP per \$ 220.000 ed ha in corso di stipulazione un mutuo FLAM per Lmil. 15.

La sistemazione degli impianti deve essere completata nel reparto occhialeria, il che consentirà una ulteriore sostanziale compressione dei costi di questa importante produzione.

Stabilimenti di S. Eustacchio

La situazione di questa industria permane soddisfacente. Essa continua a godere della reputazione meritatamente conquistata attraverso la qualità dei suoi prodotti altamente specializzati.

Tanto l'acciaieria, quanto lo stabilimento meccanico hanno veduto affluire ordinazioni con ritmo largamente sufficiente alla loro capacità produttiva così che si possono formulare favorevoli previsioni anche per l'avvenire.

La Società ha, finora, stipulato mutui ERP per \$ 370.000 circa ed ha in corso di stipulazione un mutuo FLAM per Lmil. 94.

GRUPPO TRIESTINO

Dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico si è già trattato unitamente agli altri Cantieri; per quanto concerne:

l'Arsenale Triestino

che, come è noto, si occupa di trasformazioni e riparazioni navali, possiamo comunicare che la Società ha continuato ad avere un andamento favorevole, con un alto livello di occupazione e normali margini economici. E di ciò va ascritto il merito alla buona tradizione, alla efficiente organizzazione ed alla operosità di tecnici e maestranze.

GRUPPO INDUSTRIE TOSCANE

Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi

In altra parte della presente relazione, trattando degli stabilimenti ferroviari dell'Ansaldo e dei C.R.D.A., Vi abbiamo accennato alla gravissima crisi in cui si dibatte questo ramo dell'industria meccanica sotto la duplice pressione della carenza di commesse e della riduzione delle tariffe praticate dalle FF. SS.

Non potevano sfuggire alla difficile congiuntura le Officine Pi-
stoiesi che pur vantano, in questo campo, una lunga esperienza.

Si è parzialmente ovviato alla scarsità di ordinazioni da parte
delle FF. SS. avviando, nell'ambito delle possibilità aziendali, la-
vorazioni diverse da quella ferroviaria, ma, malgrado ciò, non si
è riusciti egualmente a raggiungere il minimo di produzione ne-
cessario alle dimensioni dello stabilimento che contava ben 1.800
unità. Si è reso, perciò, necessario un doloroso provvedimento di
alleggerimento, tuttavia contenuto in limiti assai ristretti nella
speranza che il portafoglio d'ordini possa migliorare per effetto di
trattative in corso.

Spica

Questa azienda ha compiuto notevoli progressi tanto che è
lecito prevedere un sostanziale equilibrio nel prossimo esercizio.

La sua produzione è collegata a quella dei motori Diesel in
quanto costituita da apparati di iniezione per tale tipo di motori;
per conseguenza è particolarmente la produzione di veicoli in-
dustriali che condiziona il suo mercato; comunque, però, una par-
te notevole di esso è costituita dai ricambi per gli apparati già in
circolazione.

Considerate le possibilità esistenti per il collocamento delle
candele di accensione dei motori a scoppio, possibilità notevol-
mente accresciute anche per lo sviluppo assunto dalla motoriz-
zazione su due ruote, la Società ha stipulato accordi con la Lodge
per la produzione e la vendita di candele, e l'entrata in funzione
del relativo impianto è ormai prossima.

L'azienda ha compiuto uno sforzo veramente considerevole portando in tre anni a più del triplo il fatturato del 1948, nonostante sostanziali ribassi nei prezzi di listino. A tanto si è potuto giungere, nonostante la riduzione degli organici in confronto al 1948, mediante una radicale riorganizzazione dei processi produttivi e l'introduzione di nuovo macchinario.

All'opera di rammodernamento concorrono:

- prestiti ERP per \$ 354.300,
- prestiti FAS per Lgs. 35.000,

mentre è in corso di stipulazione un prestito FLAM per Lmil. 190.

GRUPPO INDUSTRIE NAPOLETANE

Lo scorso anno, nell'intrattenerVi su questo gruppo di aziende, esponemmo i motivi per i quali il cammino da percorrere per il loro risanamento fosse più arduo che altrove.

Dobbiamo ora dirVi che le difficoltà incontrate sono state anche superiori al previsto, essendo venute a mancare completamente alcune assegnazioni di lavoro sulle quali era ragionevole poter contare. Ciò nondimeno si è proseguito con tenacia, sia nell'opera di riconversione, sia nella realizzazione di talune iniziative già programmate, ponendo le premesse per poter sviluppare quel minimo di attività industriale che il Mezzogiorno, a buon diritto, può attendere.

Oltre la Navalmeccanica, di cui si è già parlato trattando delle aziende cantieristiche, fanno parte del gruppo:

Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

Per origine e per struttura questo stabilimento non può economicamente eseguire che meccanica pesante, fucinatura e stampaggio.

Le possibilità offerte dalla zona in questo campo sono assai limitate e tali erano apparse al nostro esame fin da quando la Vostra Società assunse il controllo dell'intero gruppo. Uniche prospettive concrete di lavoro, a parte quelle di carattere marginale, potevano ravvisarsi nella costruzione di materiale mobile ferroviario traente e in una ripresa, sia pure su scala modesta dopo la scomparsa dello stabilimento Ansaldo Artiglierie, di produzioni per le Forze Armate. A questo riguardo occorre rilevare che se è da considerare anormale, e in definitiva dannoso, un eccessivo e talvolta convulso cumularsi di siffatte produzioni, è del pari da considerare anormale l'assoluta mancanza delle stesse che, col disperdimento delle capacità tecniche e delle maestranze specializzate, create con fatica e dispendio nei venti anni attorno al 1900, può portare alla completa scomparsa dal nostro Paese di una produzione, che i tempi calamitosi che attraversiamo davvero non giustificano.

Venne, perciò, deciso di tenere in vita questa azienda, oltre che per non aumentare il già acutissimo disagio della zona, anche per non privare il nostro Paese di un strumento necessario alla sua difesa e per il fondato convincimento che quote modeste di lavoro, negli anzidetti settori, in definitiva, non sarebbero mancate.

Ciò si è verificato, sino ad ora, in misura talmente ridotta che la Società, dopo aver esaurite tutte le possibilità di ricerca di lavoro in altri campi, è stata costretta a drastiche misure di riduzione di organici e di orari, senza riuscire, malgrado ciò, ad evitare sensibili perdite.

La situazione permane grave e tale permarrà fino a tanto che importanti commesse, di cui da gran tempo si discute, non vengano praticamente concluse.

La Società ha stipulato a tutt'oggi mutui ERP per \$ 130.000 e FAS per Lgs. 268.300.

Industria Meccanica Napoletana

Considerazioni analoghe a quelle esposte per gli stabilimenti di Pozzuoli valgono per questa Società.

Tuttavia la sua situazione appare meno rigida avendo essa riconvertito un largo settore della sua attività nella produzione micromotoristica in collaborazione con la ditta creatrice del noto micromotore Garelli. Il nuovo prodotto realizzato in quest'anno, e cioè il mezzo di locomozione completo (telaio e motore), è stato già immesso sul mercato e giova sperare che la sua diffusione vada gradatamente accentuandosi man mano che il pubblico constaterà le sue ottime prestazioni.

Nonostante questa iniziativa la Società ha sofferto, specie nel settore siluristico, una grave carenza di lavoro alla quale si sta cercando di ovviare con nuove fonti di attività.

La Società ha stipulato a tutt'oggi mutui ERP per \$ 730.000.

Fabbrica Macchine « Fa.Ma. »

Questa azienda ha dovuto affrontare, dopo la guerra, il difficile compito di aggiornare radicalmente la sua produzione tradizionale di macchine per la fabbricazione di involucri metallici (scatolame) e di iniziarne di nuove per sopperire alla saturazione del mercato in fatto di sole macchine per scatolame.

Ciò ha importato non lievi difficoltà e sacrifici, data la delicatezza di queste produzioni e il tempo che esse richiedono per la messa a punto.

Riteniamo che la normalizzazione di questa azienda, ritardata dalle difficoltà accennate, debba tuttavia ritenersi non lontana.

La Società ha stipulato mutui ERP per \$ 44.027.

Metalmeccanica Meridionale

Ha svolto durante l'anno una modesta attività, alimentata in parte dalla costruzione di telai elastici per la consorella Industria Meccanica Napoletana e in parte da commesse di vario genere, particolarmente di revisione motori per conto delle Forze Armate.

L'insieme del lavoro svolto è stato pur sempre insufficiente anche alle limitate dimensioni dell'azienda il cui definitivo orientamento è tuttavia in corso di esame in funzione di importanti prospettive di lavoro che si vanno delineando.

La Società ha stipulato mutui ERP per complessivi \$ 550.000 ed ha in corso di stipula un mutuo FAS per Lgs. 14.520.

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

Nella nostra relazione dello scorso anno Vi abbiamo ampiamente intrattenuto sui motivi che ci avevano indotto a creare a Pomigliano un efficiente centro per lavorazioni ferroviarie (materiale trainato) ed aeronautiche; destinate le prime ad accentrare le quote di lavoro che non potevano razionalmente ed economicamente essere svolte all'Ansaldo, alla O.T.O. ed a Pozzuoli dove erano state affrettatamente introdotte, subito dopo la cessazione delle ostilità, negli ex stabilimenti artiglieria non adatti; le seconde ad assorbire la modesta quota di lavoro aeronautico che dovevamo logicamente presumere riservata all'Italia, almeno per l'addestramento dei piloti e, in particolare, al nostro gruppo in sostituzione dei suoi quattro centri aeronautici distrutti durante la guerra. Tutto ciò venne concepito nel quadro delle speciali disposizioni di legge per il Mezzogiorno e specialmente di quelle tendenti ad assicurare ad esso il quinto delle forniture per conto dello Stato.

I presupposti sopra accennati sono pur sempre validi anche se, nel decorso anno, le ordinazioni ricevute dalle FF. SS. sono state eccezionalmente irrisorie e quelle di carattere aeronautico sono rimaste alla fase di trattative e di studio.

Intanto la Società ha proceduto alla installazione dei suoi impianti ed ha iniziato su scala ridotta la sua attività industriale, regolando l'assunzione delle maestranze sulla entità del lavoro da svolgere. Accanto al lavoro ferroviario vero e proprio si è iniziata la produzione affine di carrozzerie per autobus a cassa portante per le quali sono affluite le prime ordinazioni.

Noi siamo convinti che, se non ci mancherà l'equa comprensione delle Amministrazioni interessate, l'*Aerfer* svolgerà un interessante e proficuo lavoro e contribuirà ad alleggerire le difficili condizioni in cui si dibatte l'intera zona del Napoletano.

Per il completamento degli impianti la Società ha stipulato un mutuo FAS per Lgs. 13.500, mentre è in corso d'istruttoria una sua richiesta di mutuo ERP per \$ 638.000.

Microlambda - Società per Studi ed Applicazioni di Elettronica

Abbiamo lasciata per ultima questa Società essendo essa, in ordine di tempo, l'ultima delle iniziative del nostro gruppo.

Come è noto, nel veloce progredire della tecnica elettronica il nostro Paese era rimasto arretrato, se non forse nella ricerca di laboratorio, certo nelle applicazioni industriali di questo particolare campo di lavoro.

Le applicazioni che si possono ormai annoverare tra quelle entrate nell'uso, specie per Paesi tecnicamente più progrediti, sono:

- apparecchi radar per uso civile e militare;
- ecogniometri;
- scandagli ultrasonori;
- apparecchi per il controllo di macchine industriali di ogni tipo;
- calcolatori elettronici.

Non v'ha dubbio che le applicazioni tecniche elettroniche sono destinate a rapidamente estendersi e progredire e poiché l'attrezzatura tecnica del nostro Gruppo contiene già in sé quanto

basta per la realizzazione di questi complessi apparecchi, ci siamo posti in contatto con una delle maggiori industrie oggi esistenti in questo ramo e precisamente con la Raytheon Manufacturing Co. di Waltam (Mass. U.S.A.) e siamo pervenuti ad accordi di collaborazione, rendendoci licenziatari per la costruzione e vendita di apparecchi coperti dai brevetti Raytheon.

Contemporaneamente si è proceduto alla formazione della "Microlambda", concepita non solo come organismo tecnico di ricerca e di studio, ma altresì come stabilimento industriale destinato alla produzione delle parti tecnicamente più delicate e al montaggio finale degli strumenti, i cui organi meccanici ed elettrici possono essere fabbricati da altre società del gruppo senza che vi sia bisogno, per esse, di procedere ad appositi impianti.

La Società venne costituita il 14 aprile corrente anno con un capitale iniziale di 6 milioni, con uffici ed un primo laboratorio in Roma, mentre si è posto mano al riattamento parziale di uno stabilimento nel Mezzogiorno che dovrà, in linea definitiva, ospitare gli uffici e le lavorazioni.

La vicinanza delle altre industrie del gruppo napoletano, alcune delle quali, come l'Industria Meccanica Napoletana di Baia, già allenate a lavorazioni di alta precisione, costituiscono un elemento favorevole alla nascente iniziativa.

Ovviamente prima nostra cura è stata quella di assicurarci un nucleo di tecnici di chiara fama e già esperti in questa particolare produzione.

Per la realizzazione del programma sommariamente esposto-Vi, ci gioveremo del concorso finanziario, già concesso, di mutui ERP per \$ 292.000 e FLAM per Lmil. 70.

Partecipazioni azionarie Lmigl. 6.233.067

In questa voce sono state contabilizzate le partecipazioni azionarie da noi possedute nella misura del 51% dei singoli capitali sociali; come nei decorsi esercizi, i pacchetti azionari sono portati a bilancio al loro valore nominale.

In confronto al precedente bilancio, questa voce ha segnato un incremento di Lmigl. 4.514.318 che compendia le seguenti variazioni:

— sottoscrizione per aumenti o reintegri di capitale

Stab.ti Mecc. Pozzuoli	az. n.	253.980	Lmigl.	253.980
Spica	» »	153.000	»	153.000
Filotecnica	» »	12.500	»	2.500

— rilievi da controllate conseguenti alle operazioni di escorporazione

Ansaldo (da O.T.O.)	az. n.	8.223.750	Lmigl.	1.644.750
Termomeccanica (idem)	» »	280.000	»	280.000
OTO - Le Grazie (idem)	» »	63.250	»	63.250
Ansaldo-San Giorgio (da S. Giorgio e da Ansaldo)	» »	1.530.000	»	1.530.000
Delta (da Ansaldo)	» »	152.500	»	152.500
Fossati (da Ansaldo)	» »	509.500	»	509.500
Off. Pistoiesi (da S. Giorgio)	» »	662.500	»	662.500

Lmigl. 5.251.980

— aumenti di capitale a titolo gratuito, come sopra specificato

» 183.090

a riportare Lmigl. 5.435.070

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Con la rappresentanza di n. 24.985.770 azioni sulle numero 25.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

l'Assemblea:

- ha approvato 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 1951;
- ha rivolto un cordiale saluto di commiato ed un vivo ringraziamento al Dr. Ing. Aristide Zenari, Consigliere e Presidente della Società dalla sua fondazione, chiamato ad altri incarichi, nonché al Consigliere Dr. Ing. Oscar Sinigaglia, che ha chiesto di non essere rieletto, per la fervida opera da essi prestata alla Società nelle rispettive funzioni;
- ha eletto per acclamazione ad Amministratori per l'esercizio 1951-1952 i signori:

BONANNI Dr. Leonida

FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo

FERRARI-AGGRADI Dr. Mario

FERRARI Dr. Arturo

GALLO Dr. Ing. Pasquale

LOJACONO Dr. Ing. Giuseppe

LURAGHI Dr. Giuseppe

MEDICI Rag. Severino

OTTOLENGHI Dr. Ing. Enrico

VANZI Dr. Ing. Ivo

- ha determinato il compenso agli Amministratori per l'esercizio 1950-1951;
- ha determinato il compenso ai Sindaci effettivi per il triennio scadente il 30 giugno 1954;
- ha rieletto, per il triennio suddetto, Sindaci effettivi i Signori:

BRAIDOTTI Dr. Mario
JANNOTTA Dr. Antonio
LEGGERI Dr. Vincenzo
PANUNZIO Dr. VITO
VALENTINI Rag. Ezio

e Sindaci supplenti i Signori:

BERNARDI Dr. Domenico
MEDUGNO Dr. Leopoldo

riconfermando nella Presidenza del Collegio Sindacale il Signor:

LEGGERI Dr. Vincenzo

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PER L'ESERCIZIO 1951-52

- Presidente :* - LOJACONO Dr. Ing. GIUSEPPE Cav. del Lavoro
- Amministratori :* - BONANNI Dr. LEONIDA
- FEA Prof. Dr. Ing. LEONARDO
- FERRARI-AGGRADI Dr. MARIO
- FERRARI Dr. ARTURO
- GALLO Dr. Ing. PASQUALE
- LURAGHI Dr. GIUSEPPE
- MEDICI Rag. SEVERINO
- OTTOLENGHI Dr. Ing. ENRICO
- VANZI Dr. Ing. IVO

COMITATO ESECUTIVO

- LOJACONO - FERRARI - LURAGHI

COLLEGIO SINDACALE

PER IL TRIENNIO 1951-54

- 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

DIRETTORE GENERALE

- LURAGHI Dr. GIUSEPPE

SEGRETARIO DEL CONSIGLIO

- AVALLONE Dr. Avv. GIORGIO

LIA