

SOCIETA' FINANZIARIA MECCANICA
FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI CON SEDE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA
CAPITALE L. 40.000.000.000 INTERAMENTE VERSATO

ESERCIZIO 1951-52

4° ESERCIZIO SOCIALE

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DEL 20 DICEMBRE 1952

LIA

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 1951-1954

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

attività meccanica, il cui ritmo è rimasto al disotto di quello della complessiva industria manifatturiera. Infatti, ad un incremento di prodotto netto fra il 1950 e il 1951 del 30,5% per l'industria manifatturiera, fa riscontro un corrispondente incremento del 17,5% per la meccanica.

Questo fatto ha ovviamente esercitato un'influenza ritardatrice sullo sviluppo del reddito nazionale, dato il contributo preminente dell'attività industriale alla formazione del reddito stesso (1).

(1) Il prodotto netto di tutta l'industria manifatturiera italiana nel 1951 è stato di lire miliardi 2.629 pari al 30% del reddito nazionale. A questa cifra l'industria meccanica ha concorso con lire miliardi 573 pari al 6,5% del reddito nazionale, in misura quindi superiore a quella degli altri rami di industria che forse sono comunemente considerati di maggiore importanza nei riguardi dell'economia nazionale:

	Prodotto netto in L. miliardi	% del reddito nazionale
Industria meccanica	573	6,5%
Industria alimentare e aff.	524	6 %
Industria tessile	454	5,2%
Industria metallurgica	222	2,5%
Industria chimica (escl. gomma)	331	3,8%
Altre industrie (compr. gomma)	525	6 %

L'importanza dell'industria meccanica è confermata anche dalle cifre relative al numero degli addetti. Infatti in base ai dati dell'ultimo censimento, che comprende anche l'artigianato, gli addetti all'industria manifatturiera italiana assommano a 3.464.932, così ripartiti tra le più importanti industrie:

— Industria meccanica	857.429
— Industria alimentare ed affini	469.551
— Industria tessile	635.384
— Industria metallurgica	145.768
— Industria chimica	197.225

L'indice della produzione meccanica pubblicato dall'Istituto Centrale di Statistica, è passato da 122 nel 1950 (1938 = 100) a 130 nel 1951 (nel 1942 esso aveva raggiunto quota 150), con un aumento quindi del 6,5%, mentre il corrispondente indice complessivo della produzione industriale è passato, nello stesso periodo, da 121 a 138 con un aumento del 14,5%. L'incremento percentuale dell'indice relativo alla meccanica, nei primi nove mesi del 1952, rispetto al corrispondente periodo del 1951, è stato del 5,4%. Se poi l'indice estremamente eterogeneo della complessiva produzione meccanica viene analizzato per settori produttivi, troviamo che i lievi aumenti denunciati dagli indici medi, sono da attribuirsi alle produzioni della meccanica di serie (soprattutto cuscinetti a rotolamento, macchine per cucire, motoveicoli, trattori, macchine per ufficio), mentre le produzioni che in modo preponderante interessano il nostro Gruppo (soprattutto grandi Diesel, macchinari elettrici di grande potenza, materiale mobile ferroviario, macchine tessili), denunciano andamento decrescente o quanto meno stazionario.

La contrazione dell'attività nei settori di produzione dei beni strumentali è senza dubbio da mettere in relazione con l'attuale politica economica italiana nel campo del commercio estero: da una parte l'incoraggiamento alle importazioni sia con particolari facilitazioni finanziarie per l'acquisto di mac-

X

tori sono gravati nei confronti dei concorrenti esteri — lo sbocco necessario a garantirle un sufficiente ritmo di lavoro.

E non si creda che tutto ciò noi abbiamo detto per giustificare qualche insuccesso particolare del nostro Gruppo; in realtà, i dati relativi alle nostre Aziende denunciano un incremento delle esportazioni, negli ultimi due anni rispetto al 1950, di circa il 35%: ma noi sappiamo a costo di quali sforzi ciò sia stato ottenuto, soprattutto per commesse eccezionali; e sappiamo quanto di più in ogni caso sarebbe possibile fare nel campo delle normali correnti di traffico se i nostri isolati, ed a volte disperati tentativi, venissero appoggiati dai competenti organi. Alcuni sintomi ci fanno poi paventare che situazioni faticosamente raggiunte possano crollare per l'aggressività dei maggiori concorrenti esteri, favoriti dalla situazione sopra ricordata.

Per il momento le commesse militari, finora di scarsa entità, sono ben lungi dal colmare lo squilibrio; nè, d'altronde, considereremmo saggio sperare in esse per sanare una situazione i cui maggiori mali traggono origine da anomalie create dalle passate commesse belliche.

Tutto quanto esposto nelle nostre precedenti relazioni, sulle gravi difficoltà dell'industria meccanica nazionale, ha trovato quest'anno due documentate conferme ufficiali: alludiamo ai rapporti presentati dagli esperti americani dello Stan-

ford Research Institute di Stanford (California) e della «Commissione Indagini e Studi sull'Industria Meccanica» (CISIM) che, per incarico del Ministero dell'Industria e del Commercio, hanno condotto un esame dei mali dell'industria meccanica italiana, con lo scopo di stabilire i possibili rimedi.

I lavori di questi esperti sono stati recentemente pubblicati dalla stessa C.I.S.I.M. in 4 volumi, ai quali rimandiamo coloro che hanno interesse ad un completo esame. Non è questa la sede per intrattenerci al riguardo, dopo tante polemiche pro e contro di vario genere; tuttavia noi desideriamo rilevare la opportunità di questi studi che hanno lo scopo di approfondire uno dei problemi più assillanti dell'economia del nostro Paese.

Riconosciamo che in genere gli esperti americani, mentre si sono dilungati nella diagnosi dei mali, non hanno poi suggerito cure adeguate, limitandosi ad indicazioni generiche o inattuabili, che spesso riguardano l'intera politica economica e sociale del Paese.

Comunque è certo che noi non mancheremo di trarre tutto il profitto possibile dai suggerimenti praticamente attuabili contenuti nei rispettivi rapporti.

Evidentemente non su tutte le valutazioni noi concordiamo nè riteniamo adatti tutti i provvedimenti suggeriti, ma diamo pienamente atto della esattezza dell'affermazione della C.I.S.I.M. che, per ragioni storiche, le produzioni di più difficile collocamento sono rimaste allo Stato, il quale « ha in

definitiva il carico della gestione, o la partecipazione, nelle aziende meccaniche più difficili e più vulnerabili, specialmente nelle recenti e passate crisi cicliche od eccezionali, dell'economia nazionale o mondiale » (1).

Concordiamo pure con le conclusioni generali alle quali la C.I.S.I.M. stessa arriva affermando la necessità:

- « a) che l'industria meccanica in generale e in specie quella produttrice di grossi macchinari, dopo aver ottenuto la possibilità di procurarsi le materie prime a prezzi internazionali (2), sia messa in condizioni di ridurre i propri costi di produzione e di crearsi un mercato interno il più possibile stabile;
- b) che essa sia messa in grado di raggiungere coi propri mezzi il credito necessario per ottenere possibilità finanziarie adeguate al richiesto sviluppo e perfezionamento dei propri impianti, della propria organizzazione e del proprio esercizio;
- c) che possa divenire capace di competere efficacemente con le industrie meccaniche concorrenti in campo internazionale liberandola o alleggerendola dai gravami fiscali che ne de-

(1) cfr. — pagina 354 del volume della C.I.S.I.M.

(2) L'industria meccanica è l'unica grande industria italiana che non usufruisce delle materie prime fondamentali a prezzi internazionali, ma deve sostenere con onere assai elevato i prezzi interni della siderurgia nazionale.

formano gli sviluppi tecnici a danno della produttività aziendale e di quella di mercato » (1).

Queste conclusioni sono tanto più aderenti al caso delle Aziende del nostro Gruppo se si tien conto che, come è ampiamente documentato, la crisi colpisce in modo speciale le industrie pesanti produttrici di beni strumentali che, mentre rappresentano negli Stati Uniti d'America il 65% circa dell'industria meccanica, in Italia rappresentano, secondo la C.I.S.I.M., circa il 75% in valore aggiunto, secondo lo Jacoboni il 65% circa in valore pieno, e nel Gruppo Finmeccanica rappresentano più dell'85% (2).

(1) cfr. — pagine 382 e 383 del citato volume C.I.S.I.M.

(2) Il rapporto C.I.S.I.M. a questo riguardo afferma:

« ... sono proprio le industrie meccaniche con partecipazione dello Stato quelle che in maggior misura delle altre hanno avuto il proprio mercato di beni strumentali non direttamente accessibile a una larga e diffusa clientela e che hanno trovato quasi sempre il collocamento dei propri prodotti nelle commesse statali o parastatali.

Basta al riguardo di rilevare che le partecipazioni statali in aziende che nel loro complesso siano uguali o superino il 50% della capacità produttiva complessiva nazionale delle aziende dello stesso tipo, si riferiscono appunto alla produzione cantieristica, al materiale rotabile ferro-tranviario e alle grosse macchine motrici. Queste attività della produzione meccanica sono pure tra quelle più facilmente trasformabili per produzioni militari.

Negli altri settori della produzione meccanica che posseggono un proprio mercato interno per beni di consumo nel senso da noi definito (parte 5^a - paragrafo 106), e che attualmente mantengono un andamento in espansione (autoveicoli, macchine utensili, macchine tessili) le partecipazioni statali sono molto limitate. E' poi da rilevare che le aziende con partecipazione dello Stato non sono affatto presenti nella produzione di macchine per ufficio, macchine per cucire, orologeria, velocipedi, macchine per industria casearia, motocicli di cilindrata superiore ai 175 cc., cuscinetti a rotolamento e, in genere, tutte quelle attività produttive di beni meccanici da noi definiti di consumo, e che sono in espansione interna e internazionale nei rispettivi mercati.

Questa particolare situazione, che ha lasciato la produzione di più difficile collocamento alle industrie controllate dallo Stato, mentre quelle che possono di-

X

Riassumiamo ora, a grandi linee, l'andamento delle singole Aziende nell'esercizio decorso:

GRUPPO CANTIERI

Va messo subito in rilievo che è questo gruppo quello che ha maggior peso nel complesso Finmeccanica così che il suo andamento è fattore determinante nelle risultanze economiche della Vostra Società. Infatti, su circa 73.000 unità operanti nelle nostre Aziende, circa 39.000 sono addette alle tre Aziende cantieristiche e cioè all'Ansaldo, ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico ed alla Navalmeccanica. E' ben vero che ciascuna di queste tre Aziende comprende in sé stabilimenti meccanici che hanno produzioni estranee alle costruzioni navali ma è, altresì, da tener conto che altre Aziende da noi controllate hanno importanti produzioni strettamente connesse con l'industria navale (ausiliari di bordo, pompe e frigoriferi, motori elettrici, strumenti di rotta, radar, ecc.); si può quindi affermare che l'attività del complesso Finmeccanica dipende per oltre la metà dalle costruzioni navali.

Precisata così l'importanza del settore cantieristico, soggiungiamo che, anche quest'anno, si sono dovute registrare in esso cospicue perdite che avrebbero potuto essere evitate se, prima dell'esaurimento delle costruzioni derivate dalla legge Capa-Saragat, fosse tempestivamente divenuta operante la nuova

legge per il naviglio cisterniero che, invece, lo è divenuta soltanto il 25 luglio dell'anno corrente.

Ansaldo

E' questa l'Azienda che ha maggiormente risentito del ritardo su accennato e dei conseguenti vuoti di lavoro; già nella nostra relazione dello scorso anno Vi avevamo accennato come i dieci scali del cantiere di Sestri fossero rimasti completamente deserti e quelli di Muggiano e Livorno lo sarebbero stati a breve scadenza. Oggi la Società ha potuto assicurarsi un discreto carico di lavoro, ma la soluzione di continuità è stata di tale ampiezza da influenzare negativamente anche l'esercizio in corso. Abbiamo, tuttavia, motivo di ritenere che la perdita sarà contenuta in limiti assai inferiori a quelli del decorso esercizio, continuando così a realizzarsi quel diagramma decrescente che ci induce a sempre meglio sperare. Ed in ciò siamo confortati oltre che dal fatto che la sistemazione degli impianti dei cantieri è ormai un fatto compiuto, anche dalla considerazione che tutte le volte che gli stabilimenti riescono ad acquisire un carico di lavoro appena sufficiente, tutti gli indici di produzione ed economici salgono nettamente fino a raggiungere la normalità.

Cantieri

Il cantiere di Sestri ha attualmente in costruzione n. 6 navi per complessive Tonn. 130.000 S.L. (di cui 2 in avanzato allestimento per Tonn. 47.500 S.L.).

Il cantiere di Muggiano è impegnato per la costruzione di n. 3 navi per complessive Tonn. 39.000 S.L.

Il cantiere di Livorno ha in carico la costruzione di n. 2 navi per complessive Tonn. 26.000 S.L. ed inoltre n. 1 Caccia e n. 1 Avviso Scorta per la M.M. 

Questo carico di lavoro può consentire una sufficiente occupazione per un periodo abbastanza lungo, ma occorre ancora una volta ricordare che, in aziende di così imponenti proporzioni, ogni giornata di inoperosità degli scali o delle officine negli allestimenti si traduce in perdite cospicue. Quindi, fino a che non risulteranno operanti le tanto auspiccate disposizioni legislative a carattere organico e continuativo, l'equilibrio di questo complesso e quello degli altri cantieri resterà estremamente precario.

Stabilimento Meccanico

Come avevamo previsto lo scorso anno, questo Stabilimento ha potuto, per la prima volta dal dopoguerra, conseguire risultati soddisfacenti; ciò è da ascrivere in parte alla avve-

nuta riduzione delle notevoli aliquote di personale esuberante, in parte alla continua opera di controllo e di miglioramento dei processi produttivi ed infine, soprattutto, per essere riusciti ad acquisire un sufficiente carico di lavoro con conseguente maggiore tranquillità e redditività delle maestranze.

Questo Stabilimento ha un complesso di ordini che si ritiene sufficiente anche per l'esercizio in corso e che, oltre agli apparati motori destinati alle navi in costruzione nei Cantieri, comprende una importante fornitura di centraline termoelettriche nonchè quattro apparati motori per le navi-corvette la cui costruzione è stata assegnata ad altri cantieri italiani nel quadro delle commesse per la mutua difesa atlantica.

Lo Stabilimento è anche stato posto in condizione di produrre grandi centrali termoelettriche secondo le esigenze della migliore tecnica moderna, ed importanti trattative avviate con le maggiori compagnie elettriche lasciano adito a buone speranze per il futuro.

Stabilimento Ferroviario (ex Artiglieria).

Ha migliorato il suo andamento rispetto allo scorso anno e ciò in funzione di un maggior carico di lavoro; non è riuscito, tuttavia, a raggiungere un completo equilibrio economico poichè, come è noto, le ferrovie italiane hanno drasticamente ridotto i propri ordinativi e la maggiore quantità di lavoro

si deve svolgere per l'estero tra le enormi difficoltà, già segnalate, derivanti dalla mancanza di appoggio ufficiale per le esportazioni, in netto contrasto con l'aggressiva politica di espansione dei maggiori concorrenti stranieri.

Carpenteria

Questo Stabilimento è stato trasferito a Voltri (ex Cantieri Cerusa) ove ha trovato una soddisfacente sistemazione. Nel decorso esercizio ha beneficiato di un adeguato carico di lavoro che si prolungherà nell'esercizio in corso senza, peraltro, saturarne la capacità.

E' noto come questo tipo di produzione sia, generalmente, povero di margini essendo in esso preponderante il costo del materiale in confronto a quello di trasformazione.

Utensileria

Vi avevamo accennato lo scorso anno alla enucleazione di questo stabilimento come ad una delle possibilità atte a circoscrivere e risolvere i problemi ad esso inerenti. Un più approfondito studio ci ha persuasi della opportunità di sopprimere lo stabilimento stesso come entità a sè stante mediante trasferimento dei reparti addetti alle attrezzature specifiche presso gli stabilimenti interessati (prevalentemente il meccanico) e ri-

ducendo, nel contempo, la produzione della utensileria a quelle lavorazioni che risultano suscettibili di economica prosecuzione. Tale programma è in corso di attuazione.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

L'andamento di questo cospicuo complesso industriale è stato, nel decorso esercizio, favorevole; si è realizzato un risultato economico positivo. La constatazione è doppiamente gradita, sia perchè essa è la conclusione di un lungo cammino iniziatosi l'indomani della liberazione e proseguito tra difficoltà di ogni genere, sia perchè gran parte degli stabilimenti è posta a Trieste ove degnamente rappresentano, con altre industrie, la tenacia e la capacità del lavoro italiano.

Ma non possiamo esimerci dal ripetere che l'equilibrio faticosamente raggiunto rimarrà instabile ove non soccorrano le auspiccate provvidenze a carattere organico e continuativo in favore della industria cantieristica.

I vari Stabilimenti della Società non hanno avuto un andamento uniforme: mentre i due cantieri maggiori e cioè quello di S. Marco e quello di Monfalcone hanno registrato risultanze economiche favorevoli, grazie alla sufficiente mole di lavoro loro affidata, il cantiere minore di S. Rocco ha seguito a registrare perdite per mancanza di lavoro adatto alle sue modeste possibilità.

Il cantiere di S. Marco ha attualmente in costruzione n. 10 navi per complessive Tonn. 75.900 S.L. Il cantiere di Monfalcone ha attualmente in costruzione n. 9 navi per complessive Tonn. 104.500 S.L. più 3 dragamine, una vedetta antisommergibili e una motocannoniera per la M.M.

E' sempre assai precaria la situazione delle Officine Materiale Ferroviario e Aeronautico di Monfalcone per la carenza di ordini da parte delle FF.SS., per gli inadeguati margini che lo scarso lavoro consente e per la estrema difficoltà di raccogliere ordinazioni all'estero in un campo ove la parte preponderante della produzione è costituita da semilavorati di acciaio, il cui costo interno è di gran lunga superiore a quello estero.

Questo, come altri stabilimenti ferroviari, di cui verremo trattando, si trova per i suddetti motivi in difficoltà pressochè insormontabili; riteniamo che le stesse non potranno essere superate che con una politica generale intesa a facilitare la esportazione — di cui si è detto — e con un adeguamento del costo interno dei materiali siderurgici ai costi dell'estero.

Un temporaneo sollievo alla deficienza del carico di ordini verrà a questo stabilimento da una commessa, testè acquisita, di proiettili d'artiglieria nel quadro delle commesse per la mutua difesa atlantica.

Navalmeccanica

L'andamento di questa Azienda, pur essendo nel complesso migliorato, non riesce ancora a trovare un normale assestamento.

Il Cantiere Navale di Castellammare, ormai ben attrezzato, ha potuto, nel corrente esercizio, svolgere una buona attività, il che ha consentito allo stabilimento di raggiungere il suo equilibrio; si ha ragione di sperare, anzi, che la recente acquisizione di commesse per la costruzione di 4 corvette (esclusi apparati motori) e di una motocisterna da 18.500 Tonn. P.L. valga a consolidare il risultato raggiunto. Detto Cantiere ha attualmente in costruzione n. 3 navi per complessive Tonn. 20.050 S.L. (di cui una in consegna per Tonn. 5.250), più le anzidette 4 corvette e 10 motozattere per conto Governo U.S.A.

Fonte di viva preoccupazione seguitano ad essere, invece, gli altri stabilimenti sociali ed in modo speciale le Officine Meccaniche e Fonderie per i quali il carico di lavoro continua ad essere insufficiente. Nulla viene trascurato per cercare di incrementare il flusso delle ordinazioni e ridurre le spese ed è in corso un profondo processo di riorganizzazione delle Officine per fronteggiare la situazione nel migliore dei modi. Comunque, ogni volta che risulta possibile, si trasferiscono aliquote di personale in aziende della stes-

sa zona che si trovano in più favorevole situazione di lavoro e così vengono evitati al massimo i licenziamenti in un'area già duramente provata per grave disoccupazione.

GRUPPO LIGURE AZIENDE MECCANICHE

Stabilimento Meccanico Metallurgico « Ansaldo-Fossati »

Lo scorso anno Vi comunicammo che questa Società, dopo aver superato una difficile e laboriosa fase di riconversione, si avviava verso la normalizzazione. Possiamo assicurarVi che ulteriori consolanti progressi sono stati realizzati nell'esercizio in corso nonostante gli sfavorevoli riflessi, sull'andamento aziendale, degli inasprimenti determinati dai provvedimenti restrittivi alle importazioni in taluni Paesi e dalle contemporanee facilitazioni per le importazioni di trattori esteri in Italia.

Occorre qui rilevare che la principale produzione della azienda consiste in trattori di grande potenza che solo in parte possono essere assorbiti dal mercato interno, mentre altra cospicua parte – oltre due terzi nel 1952 – è destinata alla esportazione.

E poichè, anche in questo caso, si tratta di manufatti in cui il costo dei materiali è prevalente sul costo di trasformazione, valgono, anche per l'Ansaldo-Fossati, le considerazioni precedentemente esposte circa le difficoltà di carattere genera-

X

ci destinate a realizzare notevoli economie nei tempi di lavorazione e con l'opera, sempre in atto, di riorganizzazione del lavoro nelle officine. Per contro, continua a ridursi il carnet di ordini a causa, specialmente, della sospensiva frapposta dalle Aziende produttrici di energia alla ordinazione di nuovi impianti, fino a quando non sarà stato risolto il problema delle tariffe. Giova sperare che la questione, già da tempo dibattuta, venga prontamente definita onde evitare al nostro Paese gravi deficienze di energia a breve scadenza oltre ad una crisi di lavoro per questa nostra importante Azienda.

San Giorgio

Già lo scorso anno avvertimmo che il complesso San Giorgio rappresenta un ben grave problema la cui soluzione richiede tempo e sacrifici.

Enucleata, per le note ragioni, la produzione elettrotecnica con il passaggio della stessa alla Ansaldo-San Giorgio, è rimasto in essere un insieme di ereditate produzioni eterogenee che dovevano sostituire quelle di carattere bellico. Nessuna di queste produzioni, purtroppo, può essere considerata come base per un'azienda che conta oltre 5.000 unità sulle quali, d'altronde, non si potevano operare riduzioni radicali per non gravare con nuova disoccupazione una zona che già aveva risentito di altri ridimensionamenti.

Venne allora posto mano ad un programma che comporta radicali mutamenti di impianti e di indirizzo, programma che faticosamente si va realizzando.

Noi speriamo che gli sforzi ed i sacrifici affrontati varranno a riportare questa azienda ad una situazione normale e pensiamo che già nel prossimo esercizio potremo constatare un miglioramento; a ciò contribuirà una limitata ripresa di forniture al Ministero Difesa ed una commessa di parti staccate di radar da parte di altra Società del Gruppo, di cui diremo oltre.

Termomeccanica

Questa azienda ha corrisposto alle previsioni migliorando ulteriormente la propria situazione nettamente avviata all'equilibrio.

Giova ricordare che la sua produzione, assai apprezzata (pompe e impianti frigoriferi), è in gran parte destinata alle costruzioni navali e quindi quanto si è detto circa i provvedimenti atti a favorire l'industria cantieristica vale anche per la Termomeccanica.

OTO - Le Grazie

Si tratta di una modesta azienda di riparazioni navali che opera, come molte altre, nel porto di Genova.

Nel corrente esercizio ha potuto svolgere una mole di lavoro sensibilmente superiore a quello dell'esercizio precedente; nel contempo ha proceduto nell'opera di riorganizzazione interna.

Le due circostanze favorevoli hanno consentito di eliminare gran parte delle perdite di esercizio che potranno scomparire totalmente se il ritmo di assunzione di lavoro continuerà a mantenersi sufficiente.

Società Meccanica della Melara - La Spezia

Questa nuova Società, come vorrete ricordare, ha assunto in gestione gli Stabilimenti O.T.O. in liquidazione, e quindi la prosecuzione di alcune produzioni civili che avevano in sé i presupposti per un normale sviluppo. Le direttive a suo tempo adottate si sono manifestate, alla stregua dei fatti, opportune, in quanto il nuovo organismo si è dimostrato vitale ed ha raggiunto il suo equilibrio economico fin dal primo esercizio. Le produzioni di macchine tessili e di trattori hanno avuto un incoraggiante incremento; inoltre, l'azienda ha recentemente assunto una commessa di proiettili d'artiglieria nel quadro della mutua difesa atlantica.

GRUPPO INDUSTRIE MECCANICHE LOMBARDE

Alfa Romeo

Ha proseguito nel programma di produzione della nuova vettura « 1900 » che incontra sempre il crescente favore da parte di tecnici ed utenti; la vettura ha pure conseguito brillanti successi sportivi, confermando le migliori tradizioni di questa marca di grande rinomanza internazionale. In quanto ai vari tipi di veicoli industriali, si è esaurita una commessa di autocarri per il Brasile, mentre continua il normale collocamento nel mercato interno.

Le cifre della produzione hanno seguito un ritmo crescente, tanto da raddoppiare quella del 1949 senza per questo aumentare in misura apprezzabile gli organici del personale. Ma questo sensibile miglioramento non è sufficiente per portare la gestione sociale a condizioni di normalità.

Intanto un ulteriore cammino sarà percorso nella riduzione dei costi per compensare e superare i crescenti oneri posti a carico dell'industria che non trovano riscontro in un aumento di ricavi; verrà pure opportunamente ampliata la produzione automobilistica per adeguarla sempre più alle esigenze di un più vasto pubblico.

Lo sforzo inteso a superare le difficoltà che ancora si frap-

pongono al raggiungimento della meta è da noi quotidianamente seguito, anche nei riguardi di una ripresa della produzione motoristica aeronautica che, mentre tutti auspichiamo più intensa in relazione a sperati programmi dei competenti Ministeri, non viene ancora definita. A tale scopo la Società ha provveduto a trasferire gli impianti motoristici, in corso di aggiornamento per la produzione di reattori, a Pomigliano d'Arco a fianco della consorella « Aerfer ».

Motomeccanica

La situazione di questa Società è migliorata al punto da farle raggiungere un sostanziale equilibrio. Il consolidamento di tale risultato e il conseguimento di ulteriori progressi richiederanno nuovi sforzi, anche perchè il mercato trattoristico italiano – che interessa buona parte della produzione aziendale – dimostra una capacità di assorbimento inferiore alla produzione delle numerose aziende che ad essa si dedicano; ciò dipende dalla facilità con la quale vengono concessi permessi di importazione da Paesi che, viceversa, ostacolano decisamente una qualsiasi reciprocità (trattori italiani venduti in Italia nei primi 8 mesi del 1952 n. 5052, trattori esteri collocati in Italia nello stesso periodo n. 4530).

Le altre produzioni della Società (carrelli elevatori, compressori d'aria, martelli pneumatici, fusioni) hanno avuto un favorevole crescente collocamento.

Filotecnica Salmoiraghi

Ha potuto aumentare la produzione (quasi il doppio del 1949) ed il fatturato; e ciò senza accrescere, anzi riducendo, i propri organici. Un ulteriore incremento produttivo è certamente realizzabile, ma trova il limite nelle possibilità del mercato. E', quindi, in atto un intenso lavoro di organizzazione commerciale e di miglioramento degli strumenti prodotti.

Considerando che la situazione di partenza era pressochè disperata, il cammino percorso ed il continuo miglioramento di tutti gli indici, rendono legittima la conferma dell'ottimismo già espresso lo scorso anno sull'andamento di questa azienda; e ciò, soprattutto, per la produzione di lenti per occhiali che, completate nella gamma e portate all'altezza tecnica delle migliori marche estere, stanno incontrando un notevole successo.

Stabilimenti di S. Eustacchio

L'andamento di questa industria permane soddisfacente; essa continua a godere di una larga estimazione dei suoi pro-

GRUPPO INDUSTRIE NAPOLETANE

Della Navalmeccanica si è già detto trattando delle aziende cantieristiche; le altre aziende di questo gruppo sono:

Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

Nessun miglioramento è intervenuto nella grave situazione di questa Società che è stata mantenuta in efficienza, oltre che per considerazioni sociali, anche per non eliminare uno dei due soli centri rimasti per la produzione di materiali pesanti occorrenti alle FF.AA. In questi ultimi mesi sono state acquisite commesse per fornitura di proiettili d'artiglieria NATO.

Queste circostanze, unitamente a provvedimenti in corso per rendere più funzionale lo stabilimento, permettono di guardare al futuro con minore ansietà, ma non di eliminare le perdite che si sono nel frattempo cumulate, nè di sottovalutare le difficoltà insite in una azienda che, per struttura e ubicazione, deve necessariamente contare su di una aliquota di commesse statali.

Industria Meccanica Napoletana

Questa Società, pur essendo riuscita a convertire un largo settore della sua attività attraverso la produzione micromoto-

X

ristica, ha incontrato serie difficoltà nel campo commerciale il che ha limitato la sua attività produttiva a tutto scapito dei risultati economici.

Il settore siluristico, cioè quello tradizionale della Società, ha avuto scarsissimo lavoro per mancanza di ordini, e quelli di meccanica varia hanno, più o meno, risentito dello stesso male.

Studi ed iniziative sono in atto per cercare di giungere a produzioni di più largo mercato e, nel contempo, è stata affidata, da altra Società del Gruppo, una importante commessa di parti meccaniche di radar, il che consentirà una migliore occupazione nelle officine.

Metalmeccanica Meridionale

Ha cessato il suo esercizio industriale, trasferendo parte delle sue lavorazioni (telai per bicimotori) alla Industria Meccanica Napoletana ed il resto all'Alfa Romeo che ha assunto altresì in gestione gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco per svilupparvi la produzione di motori avio e di reattori. La necessità di tenerci pronti ad una ripresa di produzioni che, in passato, erano state di gran lunga prevalenti per l'Alfa Romeo, ci ha suggerito questa soluzione come la più economica e razionale; così si è evitata la costruzione di nuovi stabilimenti e si è posta la fabbricazione degli apparati di propul-

sione nelle immediate adiacenze degli stabilimenti destinati alla produzione degli apparecchi.

In attesa di una più precisa indicazione sugli sviluppi delle costruzioni aeronautiche, la Metalmeccanica Meridionale conserva la veste di proprietaria degli stabilimenti, curando in pari tempo lo stralcio della precedente gestione.

Fabbrica Macchine « Fa.Ma. »

La ditta, che già si dibatteva in gravi difficoltà per la saturazione dei mercati nei confronti della particolare sua produzione (macchine per scatolame) non è stata in grado di risolvere la propria situazione attraverso l'unica via che le restava aperta e cioè l'alleggerimento degli organici.

resto come

Esauriti tutti i tentativi per un componimento della vertenza sindacale, nata dalla anzidetta necessità e sfociata nella occupazione dello stabilimento, la Società fu posta in liquidazione: le relative operazioni si stanno svolgendo.

Nell'intento di non disperdere quanto esisteva in impianti, macchine e avviamento, e di riassorbire quanto possibile del personale licenziato, veniva promossa, con il concorso della ISVEIMER, la costituzione della Società Napoletana Fabbrica Macchine Industriali – capitale 100 milioni – che ha assunto in gestione lo stabilimento nonchè la prosecuzione dei lavori in corso.

7

Formuliamo l'augurio che la nuova Società — che intanto si è assicurata una importante fornitura di macchine per l'Indonesia — possa riprendere con successo l'attività della FAMA e dare così il suo contributo al consolidamento della industria napoletana.

Officine di Pomigliano per Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie « Aerfer »

Lo scorso anno, nel darVi conto delle ragioni che ci avevano indotto a creare a Pomigliano un centro razionale per costruzioni aeronautiche e ferroviarie, Vi avevamo, altresì, fatto cenno a nostre speranze circa la possibilità di vedere attribuita a questa Società una congrua quota di lavoro. Ciò non si è verificato per il ramo ferroviario, mentre un promettente sviluppo di lavoro aeronautico è stato avviato, dopo laboriose trattative, con l'Aeronautica Americana e la Republic Aviation di Farmingdale (U.S.A.) con l'assistenza del Ministero italiano competente. La nostra controllata dovrà sviluppare una rilevante produzione di parti staccate di aerei a reazione su disegni e licenza della Republic Aviation e tale produzione impegnerà quasi intieramente l'attività aziendale per almeno due anni, salvo nuovi ordini che potranno ulteriormente aumentare gli impegni già assunti. Si tratta di un lavoro complesso, per il quale sono richieste alte caratteristi-

che tecnologiche e di precisione e che è soggetto a collaudi assai rigorosi.

Lo stabilimento ha già portato avanti l'attrezzamento necessario e i corsi di qualificazione per creare adatte maestranze, mentre nostri tecnici si sono recati a Farmingdale per prendere diretta conoscenza dei processi produttivi; si stanno, cioè, creando i presupposti per impostare razionalmente la nuova produzione e consentire all'Azienda un adeguato sviluppo, il che costituirà un notevole apporto al progresso aeronautico nel nostro Paese nella produzione di modernissimi apparecchi a reazione.

Microlambda

Vi demmo notizia lo scorso anno della creazione di questa Società per la produzione degli apparecchi elettronici, degli accordi di licenza conclusi con la Raytheon Manufacturing Co. (U.S.A.) e del programma che intendevamo perseguire.

Possiamo ora comunicarVi che l'Azienda ha ormai ultimato la laboriosa fase della creazione dei quadri direttivi, dell'addestramento del personale e della installazione degli impianti. Si è iniziata la fase produttiva che si prospetta, come avevamo previsto, estremamente interessante; sono infatti affluite commesse di un certo rilievo — specie concernenti gli Stati Uniti d'America — che assicurano l'attività dell'azienda

per circa due anni e che hanno consentito di smistare importanti quote di lavoro meccanico ad altre aziende del Gruppo.

L'attività produttiva è oggi particolarmente concentrata nella fabbricazione dei radar, ma non vengono perdute di vista altre applicazioni elettroniche, specie quelle dei controlli di macchine utensili, applicazioni queste che stanno già avendo un notevole sviluppo pratico.

Siamo lieti di aver potuto concretare, a tempo di primato, una iniziativa che manifesta indubbi segni di vitalità e che, insieme ad altre che siamo venuti menzionando, abbiamo voluto prendesse il suo posto tra le attività destinate al miglioramento dell'economia del Mezzogiorno.

Sul cadere dell'esercizio, l'I.R.I. ci ha affidato l'assistenza di due nuove aziende: precisamente l'I. M. A. M. (Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali) e l'A.V.I.S. (Industrie Stabiensi Meccaniche e Navali) la prima con sede in Napoli e la seconda a Castellammare di Stabia.

Le due aziende anzidette, trovatesi in gravi difficoltà negli anni successivi al 1946, furono assistite finanziariamente dal F.I.M. (Fondo Finanziamento Industrie Meccaniche) unitamente alle loro capo gruppo, Breda e Caproni, rispettivamente.

Postosi in liquidazione il F.I.M. senza che lo stesso aves-

se potuto portare a termine la sistemazione delle accennate Società, tale incarico venne assunto dall'I.R.I., e, per esso, dalla Finmeccanica.

Lo studio delle situazioni aziendali e dei rispettivi programmi è stato immediatamente intrapreso; contiamo, alla prossima occasione, di poterVi partecipare l'avviamento alla normalizzazione di queste due industrie napoletane che complessivamente contano ben 1600 dipendenti.

Signori Azionisti,

Vi abbiamo esposto a grandi linee — nè potevasi far diversamente in questa sede — l'andamento delle aziende facenti capo alla Vostra Società; per molte abbiamo potuto rilevare progressi anche notevoli, per altre abbiamo dovuto, invece, constatare rallentamenti ed anche arresti nel graduale processo di assestamento.

Può essere utile, per cogliere l'aspetto più sintetico del cammino percorso, esaminare i dati più indicativi che ad esso si riferiscono, per gli anni succedutisi dalla costituzione della Vostra Società:

n. delle unità in carico al Gruppo (operai e impiegati)	<u>1948</u>	<u>1949</u>	<u>1950</u>	<u>1951</u>
produzione (in milioni di lire)	86.100	77.000	75.400	72.400
fatturato (in milioni di lire)	89.900	81.500	95.500	128.800
produzione pro-capite (in migliaia di lire)	67.510	86.883	89.151	120.830
	1.040	1.060	1.220	1.780

Rileverete che, confrontando l'andamento del 1948 con quello del 1951, si è registrata, in questo ultimo anno, una maggiore produzione di 39 miliardi con 14.000 unità in meno, il che si traduce in aumento della produzione pro-capite (operai più impiegati) da L. 1.040.000 a L. 1.780.000 cioè, percentualmente, del 71%. Analogo e maggior incremento si rileva nel fatturato.

Vale la pena di precisare che il fattore monetario non ha pressochè alcuna incidenza nel cospicuo incremento di produzione, dato che i numeri indici dei prezzi dei prodotti lavorati hanno subito, nei due anni considerati, variazioni di scarso rilievo.

Il processo di miglioramento degli indici di produzione è tuttora in atto, e speriamo di ottenere nell'anno in corso ulteriori progressi non senza avvertire, però, che man mano che gli indici salgono, minori divengono i margini sui quali operare, e che, d'altra parte, la capacità di assorbimento dei mercati pone talvolta limiti invalicabili alla espansione produttiva.

Prima di chiudere questa parte della relazione, non vogliamo mancare di ringraziare qui tutti coloro che dedicano la loro appassionata attività a questa difficile opera di riconver-

sione e di risanamento di un gruppo di industrie crudelmente colpite dagli eventi (1) e che pure rivestono tanta importanza nella economia del Paese. Un tale compito è carico di responsabilità e troppo spesso ingrato. I nostri ringraziamenti vanno anche all'Istituto per la Ricostruzione Industriale, il cui aiuto è così efficace e lungimirante, ma vogliamo soprattutto ricordare il lavoro di tante migliaia di collaboratori: dirigenti, impiegati ed operai che, credendo alla bontà di questa opera di ricostruzione, nelle fabbriche ovunque sparse, sono impegnati coraggiosamente nel duro cammino. Il raggiungimento della meta dipende in gran parte da loro.

(1) Si rifletta sul fatto che i danni di guerra subiti dalle Società del Gruppo sommano in lire 1948 a circa 180 miliardi cioè ad una cifra largamente superiore a quella di qualsiasi altro Gruppo industriale e che rappresenta poco meno di 2/5 dei danni subiti dalla intera industria nazionale. Ed in relazione a ciò, si valuti lo sforzo di ricostruzione in corso tenendo conto che, come è noto, sono finora quasi totalmente mancati indennizzi statali e contrariamente ad ogni buona teoria e pratica amministrativa si è dovuto ricorrere a forme varie di finanziamento.

a fronte dei quali sono state sostenute le seguenti spese e perdite:

— spese generali	Lmigl.	260.407
— ammortamenti	»	1.521
— provvigioni bancarie	»	3.319
— interessi passivi	»	48.178
— perdite su titoli	»	1.753.262
saldo attivo dell'esercizio	»	1.435
a pareggio	Lmigl.	2.068.122

Rileverete come, anche nel decorso esercizio, sia stata di gran lunga prevalente, come componente negativo del conto economico, la perdita sopportata per svalutazione di pacchetti azionari, secondo il seguente dettaglio:

Annullamento di n. 2.550.000 azioni Navalmeccanica completamente svalutate	L.	255.000.000
Riduzione da L. 200 a L. 100 di numero 9.498.750 azioni Ansaldo	»	949.875.000
Riduzione da L. 200 a L. 100 di numero 1.020.000 az. Alfa Romeo	»	102.000.000
Riduzione da L. 200 a L. 160 di numero 1.275.250 azioni Filotecnica Salmoiraghi	»	51.010.000
a riportare	L.	1.357.885.000

riporto	L.	1.357.885.000
Riduzione da L. 1000 a L. 600 di numero 663.000 azioni Off. Meccaniche Ferrov. Pistoiesi	»	265.200.000
Riduzione da L. 1000 a L. 360 di numero 63.750 az. OTO-Le Grazie	»	40.800.000
Riduzione da L. 1000 a L. 750 di numero 1.530.000 azioni San Giorgio	»	382.500.000
Riduzione da L. 1000 a L. 680 di n. 153.000 azioni Spica	»	48.960.000
Riduzione da L. 1000 a L. 800 di n. 280.500 azioni Termomeccanica Italiana	»	56.100.000
Svalutazione da L. 200 a L. 1 di numero 302.739 azioni Odero Terni Orlando in liq. cat. « A »	»	60.245.061
Svalutazione da L. 200 a L. 1 di numero 79.761 azioni Odero Terni Orlando in liq. cat. « B »	»	15.872.439
perdita totale	L.	2.227.562.500

in parte compensata dalle seguenti rivalutazioni per aumento gratuito di capitale:

Aumento da L. 1000 a L. 1600 di n. 4.000 azioni Arsenale Triestino (ordin.)	2.400.000	
a riportare	2.400.000	L. 2.227.562.500

	riporto	2.400.000	L.	2.227.562.500
Aumento da L. 1000 a L. 1600 di n. 72500 azioni Arsenale Trieste (privil)		43.500.000		
Valore nominale nuove az. gratuite Cantieri Riuniti dell'Adriatico		285.600.000		
Aumento da L. 4000 a L. 7500 n. 40.800 azioni Stabilimenti S. Eustacchio		142.800.000	L.	474.300.000
				<u>L. 1.753.262.500</u>

CONTO PATRIMONIALE

Passiamo ad illustrarVi le voci più significative confrontandole con quelle poste in evidenza dal bilancio dell'esercizio precedente:

ATTIVO

Banche ed Istituti Finanziari . . . Lmigl. 67.298

Si tratta dell'ammontare delle disponibilità liquide presso Banche alla data del 30 giugno 1952.

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Con la rappresentanza di n. 39.977.601 azioni sulle numero 40.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

l'Assemblea:

- ha approvato la relazione del Consiglio di Amministrazione nonché il Bilancio ed il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1952;
- ha riletto per acclamazione ad Amministratori per l'esercizio 1952-1953, i Signori:

BONANNI Dr. Leonida

FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo.

FERRARI Dr. Arturo

FERRARI-AGGRADI Dr. Mario

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 1951-1952.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
PER L'ESERCIZIO 1952-53

- 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 Cav. del Lavoro

COMITATO ESECUTIVO

- LOJACONO - FERRARI - LURAGHI

COLLEGIO SINDACALE
PER IL TRIENNIO 1951-1954

- 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

