



SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA
FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI CAPITALE L. 40 000 000 000 - SEDE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA - PIAZZA DEL POPOLO 18 - TELEFONO 687 341

AERFER - ALFA ROMEO - ANSALDO - ANSALDO FOSSATI - ANSALDO SAN GIORGIO - ARSENALE TRIESTINO - AVIS - CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO - DELTA - FABBRICA MACCHINE INDUSTRIALI - FILOTECNICA SALMOIRAGHI - INDUSTRIE MECCANICHE E AERONAUTICHE MERIDIONALI - INDUSTRIA MECCANICA NAPOLETANA - MARCONI ITALIANA - MICROLAMBDA - MOTOMECCANICA NAVALMECCANICA - OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI - OFFICINE MECCANICHE E FERROVIARIE PISTOIESI - SAN GIORGIO SOCIETÀ MECCANICA DELLA MELARA - STABILIMENTI DI S. EUSTACCHIO - SPICA - STABILIMENTI MECCANICI DI POZZUOLI - TERMOMECCANICA

1952 - 1953

5° ESERCIZIO SOCIALE

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI
DEL 27 NOVEMBRE 1953

LIA

52-53

Le aziende del Gruppo Finmeccanica
danno lavoro a 60 000 operai

7 500 tecnici

5 000 impiegati

LIA

Leonardo Innovation Archives

Andamento complessivo delle Aziende meccaniche del Gruppo

Signori Azionisti,

esaminando i vari aspetti della situazione dell'industria meccanica abbiamo visto che i settori che hanno maggiori difficoltà sono appunto quelli cui corrispondono le produzioni del nostro Gruppo. Ciò nondimeno siamo stati in grado di continuare i nostri progressi che, come potrete rilevare dalla tabella riportata, sono documentati da un incremento costante del fatturato complessivo.

Andamento fatturato Gruppo « Finmeccanica »

Anno	Fatturato annuo		Dipendenti		Fatturato medio per dipend. L. mil.
	miliardi di lire	1948=100	N.ro	1948=100	
1948	67	100	86.000	100	0,881
1949	87	130	77.000	90	1,130
1950	89	133	75.000	87	1,187
1951	121	181	73.000	85	1,657
1952	123	184	72.000	84	1,708
1953	153 (1)	228	73.000	85	2,096

(1) Fatturato primo semestre ragguagliato ad anno e confermato dall'andamento del terzo trimestre 1953.

Anche l'andamento delle nostre esportazioni, per quanto abbia risentito delle accresciute difficoltà che da qualche tempo si incontrano sui mercati esteri, nella vendita di beni strumentali è stato, nel complesso, abbastanza sostenuto.

Nel 1952 la percentuale del fatturato per l'estero del Gruppo è stata, infatti, sul totale del fatturato, del 19 %, mentre il rapporto corrispondente delle esportazioni meccaniche italiane rispetto alla produzione meccanica complessiva è risultato del 16,1 %. Nel 1° semestre del 1953 le esportazioni del Gruppo sono ulteriormente cresciute rispetto alla media semestrale del 1952 e soprattutto sono sensibilmente aumentate le ordinazioni assunte (2), indipendentemente dalle commesse NATO. Ciò è dovuto ad un notevole sforzo di penetrazione fatto dal Gruppo, con la creazione di missioni di studio e con l'invio di tecnici nelle zone di maggiore interesse.

Inoltre, nel corso dei dodici mesi 1° aprile 1952 - 1° aprile 1953 (3) ci sono state affidate commesse NATO assai interessanti, essenzialmente per il lusingo-

(2) La maggior parte delle nostre ordinazioni, per quanto riguarda l'estero, è affluita dall'Europa (45,1 % del totale degli ordini giunti da mercati stranieri nel periodo 1° gennaio 1952-30 giugno 1953) e dall'America centro-meridionale (37,1 %), mentre le commesse pervenute dall'Asia hanno rappresentato il 13,7 % del totale.

Per la ripartizione merceologica delle ordinazioni dall'estero si veda la tabella n. 8, da cui si può rilevare l'importanza particolare delle forniture di centrali elettriche (quasi 1/4 del totale nel 1952), dei trattori (13,4 %), del materiale ferroviario (11,8 %) e delle commesse navali (12,9 %).

(3) Esercizio finanziario negli U. S. A.

ghiero riconoscimento del valore tecnico di alcune lavorazioni di nostre Società, soprattutto nel campo aeronautico e della elettronica.

Nel giudicare i risultati del presente esercizio è opportuno tener conto oltre che del progressivo aumento

del volume del fatturato complessivo anche di alcuni dei fattori che hanno influito negativamente sui ricavi e sui costi.

Significativo al riguardo può considerarsi l'andamento dei prezzi all'ingrosso dei prodotti meccanici:

Numeri indici prezzi all'ingrosso
(Base 1938 = 1)

	1950	1951	1952	Giugno 1952	Giugno 1953
	Media annua				
<i>Prodotti meccanici</i>	47,18	53,23	52,13	52,47	49,82
Indice generale	49,05	55,81	52,70	51,33	52,29
Indice prodotti lavorati	47,04	53,23	49,31	48,10	51,35

Dalla tabella sopra riportata si può rilevare infatti che l'indice generale dei prezzi all'ingrosso dei prodotti meccanici è venuto progressivamente diminuendo dopo il 1951, seguendo, tra il 1952 ed il 1953, un andamento inverso a quello degli indici generali e dei prodotti lavorati considerati nel loro complesso. Mentre nel giugno 1953 questi ultimi risultano aumentati rispetto al corrispondente mese del 1952, l'indice per i prodotti meccanici appare diminuito circa del 5,1%. E' da notare inoltre che l'indice dei prezzi all'esportazione (calcolati secondo la formula Fischer) dei prodotti dell'industria manifatturiera risulta diminuito da 109,2 nel 1951 a 103,9 nel 1952, cioè quasi del 5%.

Contemporaneamente è continuata l'ascesa del costo unitario per mano d'opera, e quindi anche del costo di trasformazione, che, come è noto, incide per una

percentuale particolarmente elevata (all'incirca il 45%) nei costi di produzione delle nostre Aziende. Basti pensare che nel primo semestre del 1953 il costo medio ora-operaio (oneri ed accantonamenti compresi) del nostro Gruppo è risultato superiore di circa il 13,6% a quello del 1951, come si può dedurre dalla seguente tabella:

Costo medio ora-operaio del Gruppo

Anno	1948 = 100
1948	100
1949	105
1950	109
1951	119
1952	128
1953 (1° sem.)	135

* * *

Ci sembra che gli elementi che Vi abbiamo esposto possano testimoniare come da parte dei responsabili della gestione del Gruppo e di quelli delle singole Aziende, così come da parte dei vari Collaboratori, non sono stati trascurati sforzi per assicurare, in condizioni assai difficili, il lavoro alle nostre Aziende.

Il nostro sforzo è stato indirizzato in molteplici direzioni: in primo luogo nel campo della acquisizione di lavoro attraverso l'affinamento e, in molti casi, la creazione ex-novo di una organizzazione commerciale capace di introdursi anche su lontani mercati esteri. Nello stesso tempo — man mano che si delineavano le caratteristiche dei mercati — si procedeva al completamento ed al rimodernamento delle attrezzature nonché alla riorganizzazione ed al perfezionamento dei metodi di produzione.

Questa duplice azione nel campo commerciale e nel campo tecnico era a sua volta frutto di un'opera assidua e delicata diretta a potenziare le Direzioni delle varie unità ed a conferire ad esse prestigio e quel grado

di responsabilità e di autorità che sono indispensabili per una efficiente condotta delle Aziende.

I risultati conseguiti appaiono dai dati sommari sopra esposti: il guadagno medio orario degli operai, il fatturato complessivo e quello per dipendente, hanno segnato una linea di costante progresso.

Il più ingrato e doloroso dei nostri compiti è stato quello di dover provvedere a volte a qualche alleggerimento di personale: l'abbiamo fatto soltanto quando siamo stati ben sicuri che non rimaneva altro mezzo per salvare il lavoro alla parte preponderante delle maestranze. Per contro, in questi ultimi tempi non ci è mancata la soddisfazione di assumere nelle nostre fabbriche nuove o in quelle rinate, dopo la necessaria opera di riorganizzazione, aliquote di nuovi lavoratori.

Ci è stato affidato il compito assai difficile di sanare gestioni aziendali compromesse, in base all'unico criterio valido ad ogni effetto futuro e veramente consono agli interessi generali: il criterio, cioè, di portare le gestioni aziendali stesse su basi economiche. Facciamo del nostro meglio per compiere in coscienza questo nostro dovere.

Catena di montaggio della "1900" nelle Officine Alfa Romeo del Portello. La "1900" Alfa è in Italia la più venduta automobile della sua categoria.

Signori Azionisti,

come di consueto passiamo ora a darVi notizia dell'andamento delle varie Aziende da noi controllate, andamento sul quale, in varia misura, hanno influito le circostanze che siamo andati fin qui esponendo.

Gruppo cantieri

Sembra opportuno, anzitutto, fare una premessa di carattere generale.

Nel settore delle costruzioni navali si è registrata una ripresa nell'attività dei cantieri, seppure di breve durata, in virtù dei noti provvedimenti per la costruzione di navi cisterne.

E', però, da rilevare che questa ripresa si è concentrata su un solo tipo di nave, che è quello più « povero » agli effetti dell'impiego della mano d'opera, mentre i cantieri delle nostre Controllate sono tutti attrezzati, con mezzi e personale, per la costruzione di navi di alta qualità, militari, miste e passeggeri per cui è richiesto, invece, forte impiego di mano d'opera, sia in unità che in specialità. Inoltre la rapidità con la quale i nostri cantieri costruiscono ora le navi, usufruendo dei moderni sistemi di prefabbricazione e di nuova organizzazione, porta ad esaurire assai rapidamente il carico di lavoro. Una motocisterna di 21.500 tonn. di portata lorda, per esempio, è stata testé consegnata dal Cantiere Ansaldo del Muggiano con quarantuno giorni di anticipo sul termine contrattuale.

E' indispensabile, pertanto, che il nuovo provvedimento organico a carattere continuativo che il Ministero della Marina Mercantile ha da tempo preparato, nell'intento di mettere i cantieri nazionali in condizione di favorevole competizione con quelli esteri, possa

essere approvato con la sollecitudine richiesta dalla necessità di dare ai cantieri stessi elementi di certezza nella formulazione dei rispettivi programmi.

Esaminiamo, ora, le singole Aziende cantieristiche del nostro Gruppo:

Ansaldo

Avevamo messo in rilievo, lo scorso anno, che questo importantissimo complesso, il maggiore del nostro Gruppo, aveva dovuto subire le conseguenze di lunghi periodi di inoperosità degli scali e del lavoro di allestimento; che, di conseguenza, le ripercussioni economiche si sarebbero riflesse sia nell'esercizio già concluso al 31 marzo 1952, sia in quello successivo.

Vi avevamo altresì comunicato che la Società aveva potuto nei primi mesi del 1952 assicurarsi un discreto portafoglio di ordini, il che lasciava sperare un netto miglioramento, non senza soggiungere di aver potuto constatare che, una volta acquisiti gli ordini, gli stabilimenti della Società, avendo raggiunto un grado di alta efficienza, li avrebbero eseguiti in modo soddisfacente sotto il profilo tecnico ed economico.

Il tonnellaggio impostato dall'Ansaldo, nel 1952, comprende la turbonave « C. Colombo » della Società Italia, destinata alla linea celere da passeggeri per il Nord America e sei grandi navi-cisterna per una portata lorda complessiva di 148.000 tonnellate.

Tra le navi varate sono comprese due grandi navi-cisterna per una portata complessiva di 45.000 tonnellate.

Le navi ultimate sono: la turbonave da passeggeri « Andrea Doria », già ben nota in tutto il mondo, la motonave da passeggeri « Europa » del Lloyd Trie-

LIA

Macchine tessili della San Giorgio in uno stabilimento di Legnano. Le altre aziende della Finmeccanica costruttrici di macchine tessili sono le Pistoiesi, la Società Meccanica della Melara e la Safog di Gorizia.

stino destinata alla linea del Sud Africa, nonché una motocisterna da 19.000 tonnellate di portata lorda e una motonave mista per committente greco.

Oggi, però, non siamo in grado di poter garantire un adeguato flusso di nuove ordinazioni; giova tuttavia sperare che importanti trattative in corso si concludano favorevolmente perché, se così non fosse, l'Azienda si troverebbe prestissimo alle prese con una nuova crisi di lavoro.

Il settore meccanico dell'Ansaldo ha proceduto e procede in modo soddisfacente in funzione dell'adeguato carico di ordini che l'Azienda ha potuto procurarsi, ottenendo lusinghieri riconoscimenti ed ordinativi di importanti impianti industriali all'estero ed in Italia. Vogliamo segnalare in modo particolare le centrali termoelettriche di elevata potenza (60.000 kW) prodotte su licenze Ge.Co.

Meno favorevole la situazione del Ferrovioario e della Carpenteria, settori questi che risentono la prolungata e generale carenza di lavoro per ordinativi delle FF. SS., unico possibile grande cliente in Italia in confronto alla entità degli stabilimenti che in Italia si dedicano a questo ramo di attività.

L'esercizio chiuso al 31 marzo 1953, benché deficitario ha chiuso con una perdita corrispondente alla metà di quella dell'esercizio precedente.

Abbiamo ragione di ritenere che quello in corso potrà concludersi con un ulteriore notevole miglioramento.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

In ordine di grandezza è questo il secondo complesso industriale del nostro Gruppo, di poco inferiore al confratello Ansaldo.

Il suo andamento è strettamente connesso a quello dei suoi cantieri navali che rappresentano la parte di gran lunga preponderante dei suoi impianti e della sua attività.

L'andamento favorevole dell'esercizio chiuso al 31 marzo 1952 si è prolungato anche nel successivo esercizio; quello in corso, purtroppo, risente della progressiva riduzione del lavoro per mancanza di un flusso di nuovi ordini adeguato alla rilevante capacità produttiva dei cantieri di Trieste e Monfalcone.

Fra le navi impostate dai C.R.D.A., nel 1952, sono comprese quattro grandi navi-cisterna per una portata lorda complessiva di 100.600 tonnellate.

Le navi varate comprendono tre navi-cisterna per una portata lorda complessiva di 56.400 tonnellate.

Le navi ultimate comprendono la grande e ben nota motonave « Augustus », la motonave passeggeri « Africa » da 11.400 tonnellate di s. l. del Lloyd Triestino, due motonavi miste per committente greco, una motocisterna da 18.800 tonnellate di portata e una motonave da carico di linea, per committente svizzero, da 7000 tonnellate di portata lorda.

Come per l'Ansaldo sono in corso trattative intraprese in varie direzioni e possiamo assicurarVi che nulla viene lasciato intentato per offrire ai cantieri ed alle rispettive maestranze la continuità di lavoro atta a garantire la normalità dell'esercizio, tanto più in una zona delicata ed amata del nostro Paese.

Come già accennatoVi negli scorsi anni, sulle risultanze complessive dell'Azienda seguitano a gravare con perdite rilevanti le Officine per Materiale Aeronautico e Ferrovioario di Monfalcone, perdite che, seppure attenuate attraverso la maggiore occupazione consen-

LIA

Castellammare di Stabia: il batiscafo di Piccard nei cantieri della Navalmeccanica, dove fu allestito.

tita da qualche commessa di ripiego, sono pur sempre dovute alla deficienza del principale lavoro per il quale lo stabilimento è stato attrezzato e nonostante l'assunzione di alcune commesse per l'estero.

La Fabbrica Macchine S. Andrea e le Officine Elettromeccaniche, il cui andamento è in buona parte collegato con quello delle costruzioni navali, risentono anch'esse di scarsità di lavoro.

La Società, tuttavia, ha potuto, per l'esercizio chiuso al 31 marzo 1953 distribuire un dividendo del 4 % sul capitale sociale di tre miliardi.

Navalmeccanica

Come è noto l'Azienda comprende tre stabilimenti e cioè:

- il Cantiere navale di Castellammare;
- l'Officina di Riparazioni e Raddobbo (Bacini e Scali Napoletani);
- le Officine Meccaniche e Fonderie.

Nell'esercizio in corso, l'andamento dei tre stabilimenti è rimasto, nelle principali caratteristiche, analogo a quello dell'esercizio precedente e cioè normale per il Cantiere di Castellammare, deficitario per gli altri due stabilimenti; alla radice del risultato sta sempre la scarsità di lavoro in confronto alla entità dei mezzi e al numero degli addetti.

Il Cantiere di Castellammare ha ancora un sufficiente carico di lavoro, grazie all'assegnazione di una motocisterna da 18.800 tonnellate di portata lorda, di quattro corvette NATO e di alcuni lavori di riparazione per conto della Marina Militare. Nel corso del 1952 il

Cantiere ha impostato una motonave speciale posacavi che sarà tra le più moderne e attrezzate del mondo e che sarà consegnata alla fine del 1953. Nel 1952 ha varato le due motonavi « Sardegna » e « Campania Felix » della Società Tirrenia di Navigazione ed ha proceduto alla consegna della prima di esse.

Per contro le possibilità di lavoro dei Bacini e Scali sono sempre inadeguate; finito, praticamente, il periodo delle grandi trasformazioni navali a seguito del continuo rinnovo di tonnellaggio mercantile, limitato il ruolo che il porto di Napoli deteneva per i traffici con l'Africa settentrionale e orientale, non essendo ancora in esercizio il bacino di carenaggio adatto per le navi di grande mole, lo stabilimento ha veduto progressivamente ridursi la entità del lavoro acquisibile.

Di natura diversa sono le ragioni che determinano la crisi di lavoro delle Officine Meccaniche e Fonderie; esse possono riassumersi nella ancora scarsa industrializzazione del Mezzogiorno e quindi nella scarsa richiesta di macchine, parti meccaniche di ricambio e getti di fonderia che rappresentano appunto la produzione per cui questo stabilimento era stato costruito.

Con l'inizio di nuove attività allo studio si ha ragione di contare su un miglioramento della situazione.

Gruppo aziende liguri

Stabilimento Meccanico Metallurgico Genovese Ansaldo-Fossati

L'Azienda risente sempre delle difficoltà nel collocamento del suo prodotto principale e cioè dei trattori di elevata potenza, derivanti soprattutto dallo

1952/53

scarso assorbimento del mercato interno, a sua volta dovuto:

— all'ingente numero di trattori similari importati in seguito ai provvedimenti di liberalizzazione, mentre altri Paesi hanno posto severe restrizioni;

— alle difficoltà di carattere finanziario che molti potenziali acquirenti incontrano, difficoltà non risolte dalla Legge n. 949 del 25 luglio 1952, in quanto non estesa ai trattoristi non agricoltori (esercenti per conto terzi) — che, invece, rappresentano una larga parte della clientela dei trattori di elevata potenza come quelli Ansaldo-Fossati — e in quanto, per il suo particolare meccanismo, le aziende di credito, chiamate ad amministrare i finanziamenti previsti dalla legge stessa, sono scarsamente interessate; da ciò derivano notevoli difficoltà e talvolta la impossibilità degli interessati ad ottenere i finanziamenti stessi.

Sono in corso studi e provvedimenti per ridurre ulteriormente i costi, perfezionare l'assistenza onde diffondere sempre più i trattori quale mezzo per l'incremento della produttività agricola e come mezzi ausiliari nell'industria edilizia e nei lavori pubblici.

Delta - Società Metallurgica Ligure

La Società ha ulteriormente proseguito nell'opera di compressione dei suoi costi di trasformazione e vi è riuscita — grazie agli ammodernamenti introdotti nei cicli di lavorazione — nonostante i sensibili aumenti che essa, come altre industrie, ha dovuto sostenere nelle retribuzioni al personale. Ciò nondimeno la continua flessione dei prezzi dei semilavorati prodotti da questa Azienda e l'aspra concorrenza rendono ancora instabile l'equilibrio di questa Società.

Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio

La Società ha chiuso il suo esercizio al 31 dicembre 1952 con una perdita essenzialmente dovuta alla carenza di ordinazioni manifestatasi durante tutto il 1952. Vi riferimmo lo scorso anno che le aziende produttrici di energia elettrica avevano sospeso le ordinazioni per nuovi impianti in attesa della definizione del problema tariffario. Le intervenute decisioni, se non hanno valso a rimuovere le perplessità delle menzionate aziende, le hanno quanto meno attenuate così che, recentemente, è stato possibile assumere qualche importante ordinazione, anche nel campo dei turboalternatori di alta potenza che, grazie alla sua preminente posizione in Italia in questa tecnica, la nostra Controllata ha acquisito in collaborazione con l'Ansaldo, per la realizzazione di importanti centrali termoelettriche. A queste ordinazioni ne vanno aggiunte altre ricevute dall'estero per la buona fama dell'elevato livello tecnico della produzione. Queste circostanze hanno migliorato la situazione di lavoro della nostra Controllata. L'esercizio in corso avrà indubbiamente esito migliore di quello precedente ed è ragionevolmente da attendersi un ulteriore progresso per il 1954.

San Giorgio

Le ingenti perdite emerse con il bilancio del 1952, hanno confermato la gravità della situazione di questa Società.

L'andamento dell'esercizio in corso, pur essendo nettamente migliore di quello precedente, sarà tuttavia ancora largamente deficitario; i mali che travagliano

Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo-San Giorgio

La Società ha chiuso il suo esercizio al 31 dicembre 1952 con una perdita essenzialmente dovuta alla carenza di ordinazioni manifestatasi durante tutto il 1952. Vi riferimmo lo scorso anno che le aziende produttrici di energia elettrica avevano sospeso le ordinazioni per nuovi impianti in attesa della definizione del problema tariffario. Le intervenute decisioni, se non hanno valso a rimuovere le perplessità delle menzionate aziende, le hanno quanto meno attenuate così che, recentemente, è stato possibile assumere qualche importante ordinazione, anche nel campo dei turboalternatori di alta potenza che, grazie alla sua preminente posizione in Italia in questa tecnica, la nostra Controllata ha acquisito in collaborazione con l'Ansaldo, per la realizzazione di importanti centrali termoelettriche. A queste ordinazioni ne vanno aggiunte altre ricevute dall'estero per la buona fama dell'elevato livello tecnico della produzione. Queste circostanze hanno migliorato la situazione di lavoro della nostra Controllata. L'esercizio in corso avrà indubbiamente esito migliore di quello precedente ed è ragionevolmente da attendersi un ulteriore progresso per il 1954.

San Giorgio

Le ingenti perdite emerse con il bilancio del 1952, hanno confermato la gravità della situazione di questa Società.

L'andamento dell'esercizio in corso, pur essendo nettamente migliore di quello precedente, sarà tuttavia ancora largamente deficitario; i mali che travagliano

l'Azienda — specie in alcuni reparti che in passato lavoravano quasi esclusivamente per commesse di carattere militare — hanno cause molteplici ed al loro risanamento è dedicato il più attento studio nostro e degli organi direttivi della Società; il miglioramento constatato in alcuni indici ci induce a sperare che i provvedimenti presi e soprattutto quelli che si stanno per prendere non mancheranno di raggiungere i risultati che ci prefiggiamo.

Termomeccanica

Come previsto lo scorso anno, questa Società è riuscita a migliorare progressivamente la sua gestione ed un ulteriore miglioramento può legittimamente attendersi nell'esercizio in corso.

Va però tenuto presente che una larga aliquota del lavoro (anche se gradualmente sempre inferiore in conseguenza delle nuove produzioni intraprese) dipende dalle nuove costruzioni navali.

O.T.O. - Le Grazie

Il generale ristagno dei lavori di trasformazione e riparazioni navali, le particolari condizioni con cui tali lavori si svolgono nel porto di Genova, che hanno indotto molti armatori e Comandi di bordo a dare la preferenza ad altri porti meno costosi, hanno colpito duramente questa Azienda che ha visto progressivamente ridurre il suo lavoro.

Provvedimenti di ridimensionamento e di severa compressione in tutte le spese, a metà dello scorso anno, si sono rivelati insufficienti a fronteggiare le perdite e sanare la situazione; perciò, dopo attento

LIA

Cantieri Ansaldo: allestimento della turbonave "Cristoforo Colombo". La "Cristoforo Colombo" è stata varata il 10 maggio 1953 a Genova, mentre si compiva il centenario della società Ansaldo.

Società Meccanica della Melara - La Spezia

La Società ha avuto nel 1952 e nel corrente anno un andamento soddisfacente; la sua produzione di trattori di tutte le dimensioni e di macchine tessili, ben apprezzati, ha potuto trovare un normale collocamento; alcune altre lavorazioni hanno regolare svolgimento; le circostanze lasciano prevedere un esito favorevole del corrente esercizio.

Marconi Italiana

Abbiamo assunto recentemente dalla controllata San Giorgio, la partecipazione azionaria da questa precedentemente posseduta.

Di questa Società, come più dettagliatamente Vi esporremo trattando delle nostre partecipazioni azionarie, non deteniamo la maggioranza, che è invece controllata dalla Marconi's Wireless Telegraph Co. di Londra, con la quale abbiamo preso accordi per la gestione aziendale.

L'Azienda è articolata su due stabilimenti: l'uno a Genova Sestri per la produzione di apparecchi radio trasmettenti e riceventi a carattere professionale (esclusi quindi gli apparecchi radio domestici), l'altro a l'Aquila, di recentissima costituzione, per la produzione di tubi elettronici (valvole) per tutte le applicazioni.

Mentre lo stabilimento di Sestri persegue un'attività oramai da tempo avviata, lo stabilimento de l'Aquila è da poco entrato in produzione, raggiungendo ottimi risultati tecnici che mettono a disposizione del mercato italiano valvole di qualità superiore.

L'esercizio decorso ha risentito degli inevitabili costi

di avviamento dello stabilimento de l'Aquila; l'esercizio ora in corso dovrebbe già registrare un sensibile miglioramento.

Gruppo aziende lombarde

Alfa Romeo

L'andamento degli indici della produzione e delle vendite di questa Società segnano un continuo progresso.

Il collocamento del principale prodotto e cioè della vettura tipo 1900, nelle sue varie versioni, ha proseguito con ritmo soddisfacente grazie alla generale estimazione che questa macchina ha potuto conquistare presso gli utenti, acquisiti anche tra quelle categorie che richiedono un mezzo non esclusivamente sportivo o di lusso, ma uno strumento utile alla quotidiana attività. Questa vettura è oggi la più venduta della sua categoria.

Le vendite dei veicoli industriali hanno proseguito in modo normale in Italia, mentre notevoli difficoltà si incontrano per l'esportazione, sia per i regolamenti valutari e le restrizioni vigenti in molti Paesi, sia per le richieste di notevoli dilazioni di pagamento che naturalmente comportano rischi e sforzi finanziari che, fino ad ora, non hanno trovato nel nostro Paese assistenza adeguata a porre le nostre industrie in grado di competere con quelle straniere.

Ma se produzione e fatturazione hanno segnato una espansione che di per sé avrebbe dovuto portare l'Azienda al raggiungimento del suo normale equilibrio, altri fattori hanno agito in senso inverso, soprattutto gli aumenti degli oneri sulle retribuzioni e la

LIA

necessità di adeguare le valutazioni di materiali e prodotti giacenti nei magazzini.

D'altra parte anche la ripresa delle lavorazioni aeronautiche, per le quali è stato allestito un apposito stabilimento a Pomigliano d'Arco, non ha avuto il seguito che ci attendevamo in base ai precisi affidamenti ricevuti dalle Autorità competenti.

Invero l'industria aeronautica, già tanto fiorente in Italia, e quasi totalmente scomparsa in conseguenza della guerra, trova enormi difficoltà di ripresa in conseguenza della quasi totale mancanza di commesse militari. Il nostro Gruppo, con l'Alfa Romeo e l'Aerfer, ha ricreato a Pomigliano un centro assai moderno e razionale e conta di fare ogni sforzo per una ripresa nazionale in questo campo.

L'andamento, nel suo complesso, ci conferma l'affidamento di poter superare, a non lunga data, le difficoltà che ancora incontriamo per riportare alla normalità un'Azienda che ha in sé i presupposti per farlo e che gode di un meritato prestigio.

Motomeccanica

Anche questa Società, ha migliorato gli indici di produzione e fatturato, i quali peraltro avrebbero potuto essere assai più favorevoli se la sua produzione principale, e cioè trattori di media potenza, non fosse stata ostacolata dalle massicce importazioni dall'estero, come abbiamo già segnalato per l'Ansaldo-Fossati.

Le altre produzioni e cioè compressori ed utensili ad aria compressa, i carrelli elevatori semoventi — che vanno sempre più affermandosi — e i getti di fonderie, hanno avuto un collocamento normale.

Alcuni adeguamenti dei valori di inventario al più basso livello dei prezzi di mercato di molti materiali

hanno fatto sentire il loro peso sul bilancio al 31 dicembre u. s.

Ciò nondimeno, riteniamo di poter considerare questa Azienda non lontana dal raggiungere una situazione di normalità.

Filotecnica Salmoiraghi

Il compito di riportare questa Azienda in condizioni normali ha richiesto più tempo del previsto; le possibilità di comprimere i costi aumentando ulteriormente la produzione, sono state rese inoperanti dai limiti imposti dall'assorbimento del mercato, il che si è tradotto in una battuta di arresto nel progresso della produzione mentre i costi, per le più volte accennate circostanze di ordine generale, hanno seguito la loro ascesa. Inoltre anche per questa Azienda si sono resi necessari adeguamenti delle valutazioni delle giacenze di magazzino con riflessi sfavorevoli sul bilancio a fine 1952.

Prosegue ininterrottamente il lavoro di miglioramento tecnico ed economico della produzione, sicché pensiamo di poter legittimamente attenderci sensibili miglioramenti nel prossimo futuro.

Stabilimenti S. Eustacchio

L'andamento della Società ha proseguito in maniera soddisfacente, tanto da permettere un esito positivo nell'ultimo esercizio e far ritenere per certo un analogo risultato per l'esercizio in corso anche in conseguenza delle nuove lavorazioni intraprese nel campo delle macchine per la lavorazione della gomma e di quelle per la fucinatura. L'esercizio 1952, come gli esercizi precedenti, ha consentito di retribuire il capitale sociale di Lmil. 600 con un dividendo del 10 %.

Gruppo aziende triestine

Vi abbiamo già riferito sull'andamento dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico; per quanto concerne:

Arsenale Triestino

Vi partecipiamo che con il corrente anno si è verificata, anche per questa Società, una marcata flessione nella assunzione di lavori di riparazioni navali. Si tratta di una constatazione che si estende, in varia misura, a tutte le aziende del ramo.

L'Arsenale Triestino ha potuto tuttavia risentire meno gravemente del generale disagio perché la deficienza di lavoro si è mantenuta per esso in limiti sopportabili. L'esercizio al 31 dicembre 1952 ha consentito la distribuzione di un dividendo del 10 % sul capitale di 240 milioni.

Gruppo aziende toscane

Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi

L'andamento di questa Azienda continua ad essere sfavorevole. Ricostruita nel dopoguerra in funzione di un grande stabilimento per le costruzioni e riparazioni ferroviarie, ha visto in questi ultimi anni scemare progressivamente, fino a ridursi a cifre irrilevanti, il lavoro principale e cioè quello delle costruzioni, mentre le è rimasto il solo lavoro di riparazioni che di per sé solo non può coprire i costi generali.

Nulla viene lasciato intentato per accrescere il portafoglio d'ordini della Società ed a questo scopo sono in corso importanti trattative, anche nel nuovo campo delle carrozzerie a struttura portante, sia all'interno

che all'estero, che, se favorevolmente concluse, potrebbero portare un sostanziale miglioramento all'attuale andamento della Società.

Spica

La produzione di questa Azienda è, in gran parte, complementare di quella dei veicoli industriali a ciclo Diesel; il mercato interno è piuttosto ristretto e per di più aggressivamente conteso da agguerrite industrie dell'estero; comunque sono state effettuate forniture di qualche rilievo. Analoghe considerazioni possono essere fatte nell'ambito dei ricambi.

In questi ultimi tempi si è potuto riscontrare un aumento notevole nelle vendite tanto dei materiali di iniezione quanto delle candele d'accensione per motori a scoppio (licenza Lodge) che, come dettoVi lo scorso anno, sono di recente produzione.

E' continuata intanto l'opera di affinamento tecnico della produzione e di ricerca di nuovi sbocchi commerciali.

Gruppo aziende napoletane

Vi abbiamo già intrattenuti sulla Navalmeccanica trattando del Gruppo cantieristico. Omettiamo di intrattenerVi sulla Fa.Ma., ormai in liquidazione, e sulla Metalmeccanica Meridionale che ha sospeso la sua attività industriale.

Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

La grave situazione in cui versava la Società nel 1952 è gradualmente migliorata nel corrente anno ma non in misura tale da evitare un risultato negativo anche nel corrente esercizio.

L'Azienda ha ora un portafoglio di ordini sufficiente anche per buona parte dell'anno venturo che, a quanto è dato di prevedere, segnerà un ulteriore e sostanziale miglioramento.

Industria Meccanica Napoletana

Anche questa Azienda ha grandemente migliorato il suo andamento rispetto al 1952 nonostante che, nel suo settore tradizionale di lavoro — cioè quello siluristico — le ordinazioni siano state di scarso rilievo.

La nuova produzione di ciclo motori « Paperino », ben lanciata sul mercato, ha incontrato un soddisfacente collocamento, consentendo così la piena occupazione del reparto che ad essa si dedica.

Anche gli indici produttivi dei reparti di meccanica varia denotano una netta ripresa così da far ritenere che, nel corrente anno, le risultanze di esercizio saranno nettamente migliori di quelle dell'esercizio precedente, anche se non potrà ancora considerarsi raggiunta una situazione di equilibrio.

Fabbrica Macchine Industriali

Vi partecipammo lo scorso anno come, in seguito alla messa in liquidazione della Fabbrica Macchine, fosse stata costituita con il concorso dell'ISVEIMER la Società suddetta allo scopo di gestire lo stabilimento Fa.Ma., per quelle lavorazioni che davano affidamento di poter essere proseguite e nella misura che si presumeva collocabile. Intanto la nuova Società era subentrata in una importante fornitura di macchine per l'estero che avrebbe impegnato l'officina per tutto il corrente anno e una parte del 1954.

Il programma allora formulato ha trovato attua-

zione, e ciò consentirà, per il corrente esercizio, un risultato soddisfacente.

Officine di Pomigliano per Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie « A.E.R.F.E.R. »

La Società si è dedicata prevalentemente ai lavori di attrezzaggio e di qualificazione del personale per la produzione di parti di rispetto per apparecchi a reazione. La fabbricazione si è già iniziata e proseguirà con ritmo crescente nei prossimi mesi.

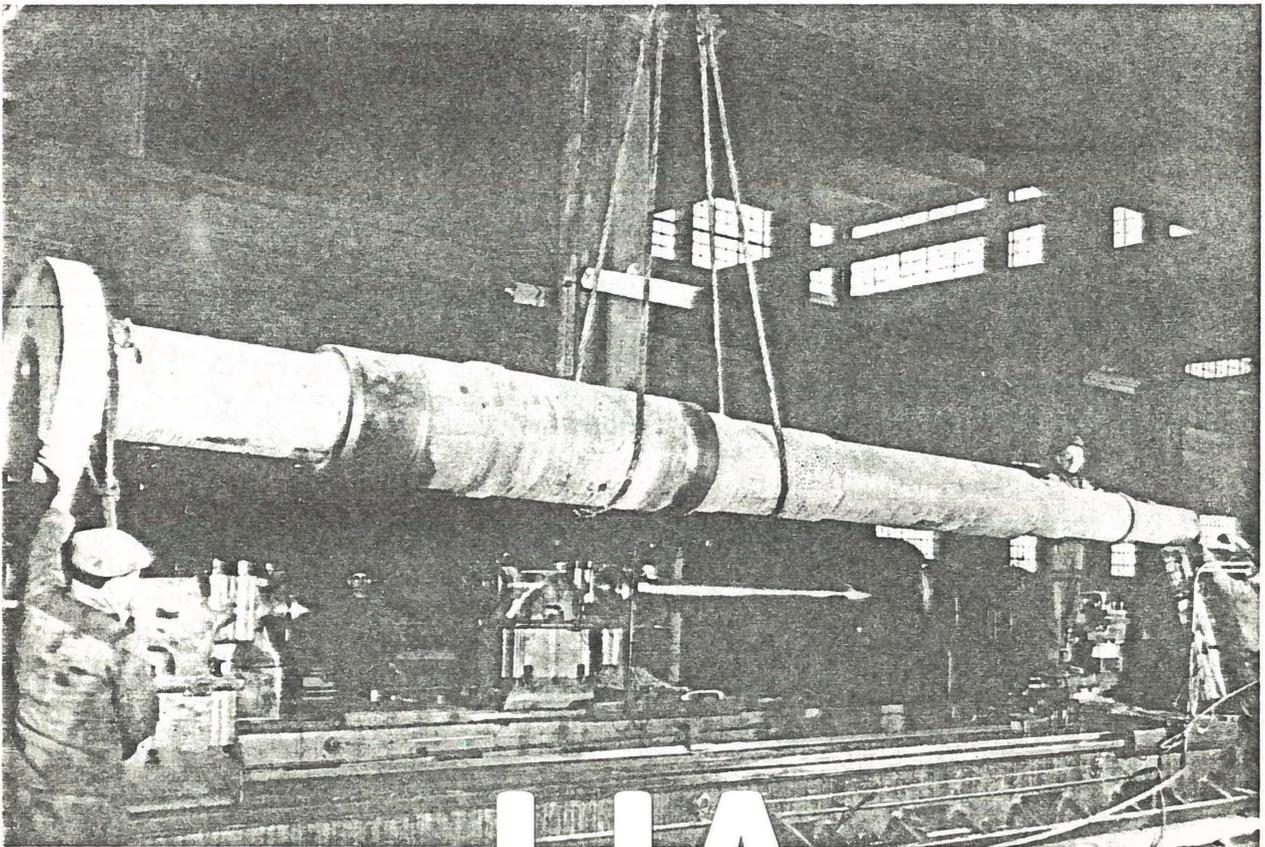
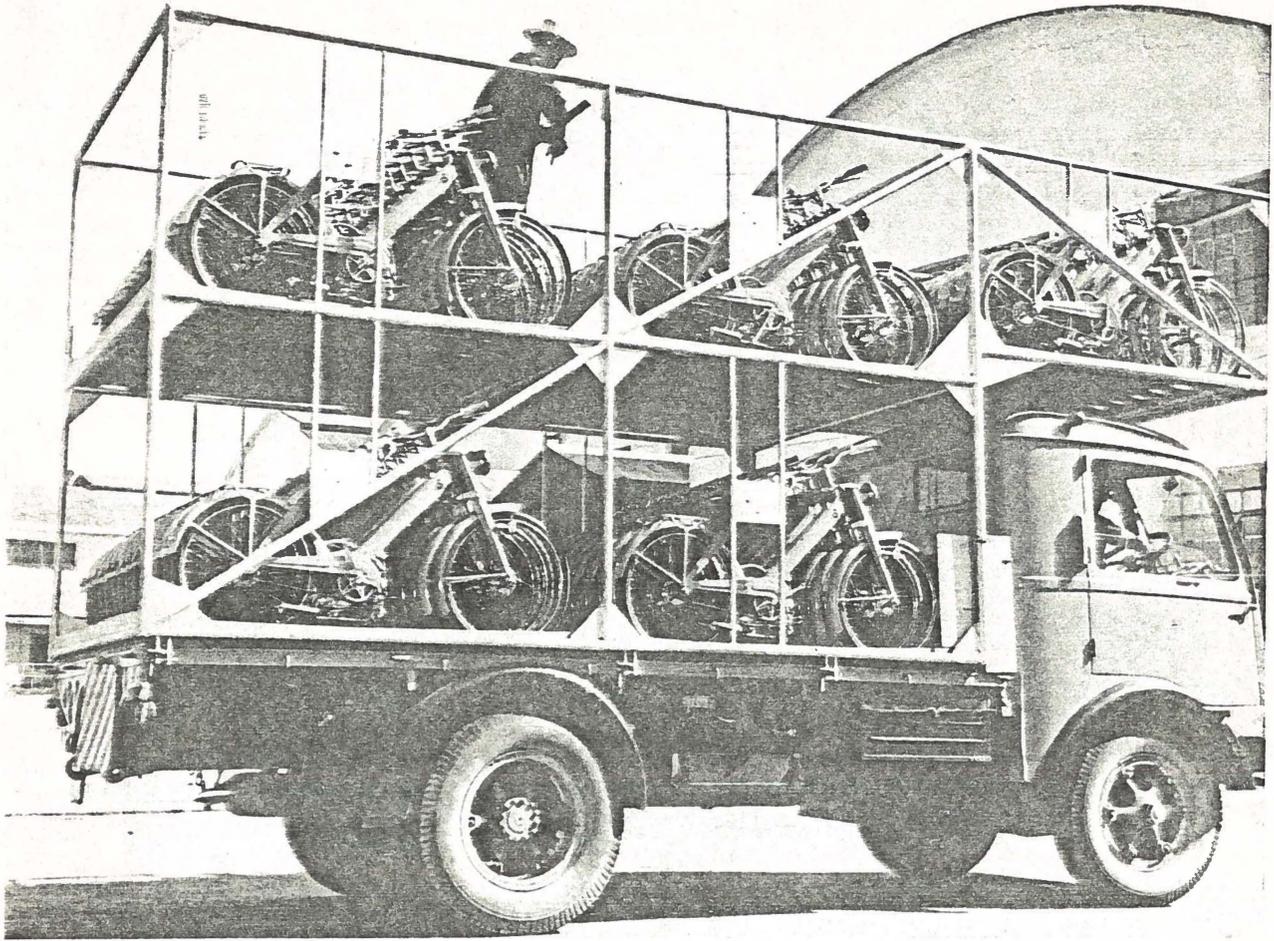
Come avemmo occasione di riferirVi si tratta di lavorazioni che richiedono alte caratteristiche nei materiali e nella esecuzione ed una attrezzatura assai complessa; si sono incontrate perciò notevoli difficoltà che possono tuttavia ritenersi superate. Noi speriamo che gli sforzi veramente cospicui fatti per creare a Pomigliano un efficiente complesso di uomini e mezzi per la produzione aeronautica, oltreché costituire un dovere compiuto verso il nostro Paese, valgano altresì ad assicurare alle maestranze del Mezzogiorno quell'apporto di lavoro cui esse legittimamente possono aspirare.

Industrie Meccaniche ed Aeronautiche Meridionali

« Avis » - Industrie Stabiensi Meccaniche e Navali

Trattiamo congiuntamente di queste due Aziende, passate lo scorso anno al controllo della Vostra Società, perché, ridottesi ormai a zero le ordinazioni aeronautiche, ambedue debbono dedicarsi in misura prevalente alle lavorazioni di materiale mobile ferroviario e autofilotranviario.

Questa constatazione vale di per sé, dopo quanto



LIA

Il Paperino, ciclomotore dell'Industria Meccanica Napoletana, lanciato quest'anno sul mercato e subito diventato popolarissimo. (Sotto) Un grosso fucinato degli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli.

detto in precedenza per le aziende consimili, ad indicarVi quali siano le difficoltà che ambedue incontrano e che si possono riassumere in due principali constatazioni:

— carenza di lavoro;

— povertà dei margini consentiti dal contratto di riparazione veicoli con le FF.SS.

Ambedue le Società hanno, da tempo, adottato provvedimenti atti alla necessaria riduzione delle spese e, per parte nostra, si è addivenuti ad una suddivisione del campo di lavoro in aderenza alle caratteristiche dei rispettivi impianti.

La IMAM ha ora in corso una importante trattativa, che speriamo vedere favorevolmente conclusa, per la fornitura all'Azienda Tranvie ed Autobus del comune

di Napoli dei mezzi necessari al rinnovamento del suo parco autofiloviario.

Microlambda

La Società è ora impegnata nell'espletamento di importanti commesse di apparecchi radar ed ha potuto soddisfare i committenti per la perfezione del prodotto: di ciò va dato atto a tecnici e maestranze che hanno compiuto uno sforzo veramente notevole. Come già partecipatoVi lo scorso anno l'Azienda è anche impegnata nello studio di varie realizzazioni nel campo delle applicazioni industriali dell'elettronica che offrono prospettive di grande interesse. L'andamento economico di questa Azienda — che va però considerata anche nella sua funzione di studio e di ricerca — può considerarsi soddisfacente.

Attivo

+ Partecipazioni azionarie	Lmigl. 9.829.102
- Variazioni in aumento	» 1.609.435

Questa voce compendia tutte le partecipazioni azionarie della Vostra Società come dal seguente elenco:

Società	Capitale sociale in L. milioni	Percentuale nostra partecipazione
Aerfer	1000	51
Alfa Romeo	500	51
Ansaldo	3000	51
Fossati	1500	51
Arsenale Triestino	240	51
C.R.D.A.	3000	51
Delta	300	51
Ansaldo-San Giorgio	2700	51
Fa. Ma.	2	51
Filotecnica Salmoiraghi	560	51
Industria Mecc. Napolet.	330	51
Metalmecc. Meridionale	90	51
Motomeccanica	600	51
Navalmecanica	1000	51
O.T.O. in liquidazione	150	51
Off. Mecc. Ferr. Pistoiesi	975	51
O.T.O. - Le Grazie	45	51
San Giorgio	1000	51
Spica	250	51
Pozzuoli	250	51
S. Eustacchio	600	51
Termomeccanica	880	51
Microlambda	500	51
S.I.G.M.E.	60	25
Marconi	900	49,333

Rileverete che tutte le partecipazioni sono maggioritarie ad eccezione delle seguenti:

- n. 444.000 azioni Marconi Italiana pari al 49,333% dell'intero capitale;
- n. 1.500 azioni Soc. Italiana Generale Munizioni Esplosivi - S.I.G.M.E. - pari al 25 % dell'intero capitale.

Le azioni Marconi Italiana costituivano già in passato una partecipazione nostra indiretta attraverso la controllata S. Giorgio. Ragioni di opportunità e di coordinamento ci hanno consigliato di assumere direttamente questa partecipazione la cui maggioranza è detenuta dalla Marconi Wireless Co. di Londra.

Nella S.I.G.M.E. siamo entrati in rappresentanza e nell'interesse delle Aziende del nostro Gruppo che concorrono a talune importanti forniture NATO di proiettili che il Committente ha preferito assegnare ad un unico ente anziché frazionarle tra i fornitori dei singoli componenti.

Tutti i pacchetti azionari sono contabilizzati al valore nominale ad eccezione di quello della O.T.O. in liquidazione completamente svalutato, e di quello dell'Arsenale Triestino, dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico e della S. Eustacchio che sono contabilizzati al di sotto del valore nominale in quanto non si è tenuto conto delle distribuzioni di azioni gratuite — conseguenti a rivalutazioni monetarie effettuate a norma di legge — che queste ultime tre Società hanno effettuato nel corso dell'esercizio.

L'incremento verificatosi in questa voce, in con-

LIA

fronto al saldo risultante a fine del precedente esercizio, è la risultanza delle seguenti variazioni:

— sottoscrizioni di capitali azionari	Lmigl. 3.248.785
— rimborso spese a Soc. emittenti	» 25.500
— rilievo dalla S. Giorgio di numero 444.000 azioni Marconi	» 444.000
<i>Totale variazioni in aumento</i>	<u>Lmigl. 3.718.285</u>
— svalutazioni di capitale come più innanzi specificato	» 2.108.850
<i>Variazione netta</i>	<u><u>Lmigl. 1.609.435</u></u>

Anche nel decorso esercizio è continuato, come in quello precedente, il processo di graduale adeguamento dei capitali sociali delle nostre Controllate ad un livello più rispondente alle singole configurazioni aziendali.

— <i>Crediti verso Società controll.</i>	Lmigl. 86.723.646
— <i>Variazioni in aumento</i>	» 11.844.635

Comprendono tutti i crediti verso le Controllate ivi comprese le cambiali dirette rilasciate al nostro ordine per complessive Lmil. 5.300.

Oltre la metà dei finanziamenti erogati nell'anno sono stati assorbiti dalle Aziende cantieristiche sia per l'accrescimento cospicuo, in valore assoluto, della entità della loro produzione, sia per la diminuita copertura consentita dagli anticipi ottenuti dai committenti delle costruzioni navali.

Inoltre la vastità degli impianti e del macchinario di compendio del nostro Gruppo esige ancora un notevole intervento finanziario per il rinnovamento e l'aggiornamento dei mezzi d'opera.

— <i>Crediti diversi</i>	Lmigl. 302.205
— <i>Variazioni in meno</i>	» 224.571

In questa voce sono comprese:

— nostre anticipazioni all'AGIP, nell'interesse di nostre Controllate, per il costruendo metanodotto Cortemaggiore-Genova (Lmil. 67);

— nostri crediti verso la consorella Finmare per costruzioni navali in corso (Lmil. 34), nonché anticipazioni transitorie — ormai regolate — alla Marconi Wireless e ai Cantieri Navali di Taranto.

Sono comprese inoltre partite varie per spese anticipate da recuperare nel corrente esercizio.

Passivo

— <i>Capitale Sociale</i>	Lmigl. 40.000.000
— <i>Variazioni in aumento</i>	» 15.000.000

La deliberazione assembleare del 21 giugno 1952, di aumentare il capitale da 25 a 40 miliardi ha avuto esecuzione mediante totale liberazione dei 15 milioni di azioni da L. 1000 ciascuna emesse in conformità alla citata deliberazione.

— <i>Riserva ordinaria</i>	Lmigl. 2.997
— <i>Variazioni in aumento</i>	» 1.435

L'incremento è dovuto al passaggio a riserva del saldo attivo dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1952, conformemente al deliberato assembleare.

— <i>Banche ed Istituti finanziari</i>	Lmigl. 55.557.255
— <i>Variazioni in diminuzione</i>	» 218.327

L'occupazione nelle industrie manifatturiere europee (a)

(in milioni di unità)

	Anni				Indice 1952 base 1929 = 100
	1929	1938	1948	1952	
Industrie metallurgiche	1,3	1,5	1,5	1,9	145
» meccaniche	5,8	6,7	8,7	10,0	171
» chimiche	1,0	1,2	1,5	1,7	159
» tessili	4,4	3,6	3,5	3,9	89
» dell'abbigliamento	2,1	2,0	2,1	2,2	108
» della carta, del legno e della stampa	3,0	2,9	3,1	3,3	111
» alimentari	2,6	2,7	2,8	3,1	122
» varie	2,8	2,7	2,8	3,0	108
	23,0	23,3	26,0	29,1	127

(a) Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Svezia, Svizzera, Germania occid., Gran Bretagna, Cecoslovacchia, Ungheria, Polonia (confini prebellici 1929 e 1938) e Jugoslavia.

Fonte: « E.C.E. ».

Tabella n. 2

L'occupazione nelle industrie meccaniche europee

Paese	Occupazione nel 1952 nelle industrie meccaniche (in migl. di unità)	Occupazione nelle industrie meccaniche in percentuale dell'occupazione totale nelle industrie manifatturiere				
		1929	1938	1947	1951	1952
Regno Unito	3.440	28	33	41	39	41
Svezia	295	26	30	35	37	— (b)
Cecoslovacchia	490	19 (c)	26 (d)	31	35	36
Germania occidentale	2.202	27	33	35	34	35
Francia	1.332	29 (e)	30	33	33	34
Olanda	337	24	23	28	33	34
Danimarca	78	31	30	31	33	33
Svizzera	177	25	27	30	31	31
Ungheria	135	14	14	24	30	30
Norvegia	91	22	27	31	30	30
Finlandia	84 (a)	18	21	33	29	— (b)
Belgio	260	22 (c)	22 (f)	26	26	27
Italia	677	22	22	25 (g)	24	25
Polonia	289	17 (h)	18 (h-d)	17	22	23
Jugoslavia	80	9	9	14	18	20
Irlanda	15	12	11	12	13	12

(a) 1950.

(c) Maggio 1930.

(e) Marzo 1930.

(g) 1948.

(b) Dati non disponibili. (d) 1937.

(f) Febbraio 1937.

(h) Confini prebellici.

Fonte: « E.C.E. »

Tabella n. 3

Numeri indici dell'occupazione nell'industria dell'Europa occidentale (a)

Paese	Unità occupate a metà del 1951 (in milioni)	1938 = 100	1948 = 100					
		1951	1947	1949	1950	1951	3° trim. 1951	3° trim. 1952
Austria	0,8	169 (b)	87	111	116	122	124	120
Belgio	1,2	120 (b)	97	96	96	100	100	95
Danimarca	0,4	155	95	104	112	114	109	103
Finlandia	0,4	140	96	101	99	107	109	101
Francia	4,5	114	97	101	102	105	105	104
Germania occidentale	7,1	124	89	108	114	124	125	130
Berlino Ovest	0,3	49	119	93	98	114	118	119
Irlanda	0,2	132	97	106	106	107	106	—
Italia	2,8	104	100	99	97	99	101	—
Norvegia	0,4	157	94	104	107	109	110	107
Olanda	1,2	162	89	105	109	112	112	110
Saar	0,2	141	87	108	113	118	118	121
Svezia	0,9	135	98	100	101	103	102	99
Svizzera	0,9	150	97	95	92	100	102	103
<i>Totale dei Paesi elencati</i>	21,3	122	95	103	105	111	111	112
Regno Unito	9,7	120	96	102	104	106	107	105

(a) In generale gli indici della tabella riguardano gli addetti alle industrie manifatturiere (edilizia esclusa), alle industrie estrattive e alle industrie elettriche e del gas.

(b) 1937 = 100.

Fonte: « E.C.E. ».

Tabella n. 4

Numeri indici della produzione meccanica (a)

Paesi	Percentuale della produz. totale dell'Europa occident. nel 1951	1938=100	1948 = 100					
		1951	1947	1949	1950	1951	3° trim. 1951	3° trim. 1952
Austria	1,8	222 (b)	57	155	191	226	220	235
Belgio	2,6	135	93	96	91	107	107	98
Danimarca	1,8	188	90	107	119	130	118	110
Finlandia	0,6	266	83	106	96	126	114	105
Francia	16,1	149	82	118	109	124	116	136
Germania occidentale	23,4	119	46	161	223	297	288	326
Berlino Ovest	1,3	36	81	83	118	172	173	185
Grecia	0,1	49	68	115	152	180	189	176
Irlanda	0,2	223	75	115	126	118	113	96
Italia	4,9	128	108	113	129	139	133	142
Norvegia	0,9	182	88	108	120	123	133	103
Olanda	3,1	171	76	117	130	140	105	146
Svezia	5,3	188	94	106	110	115	98	95
Svizzera	1,9	139	100	84	87	100	—	—
<i>Totale dei Paesi elencati</i>	64,0	132	79	121	135	161	155	171
Regno Unito	36,0	187	88	106	116	124	119	112

(a) Gli indici della tabella comprendono tutta la produzione meccanica, con esclusione, però, dei prodotti meccanici di precisione.

(b) 1937 = 100.

Fonte: « E.C.E. ».

Tabella n. 5

**Principali destinazioni delle esportazioni italiane di prodotti dell'industria meccanica
nel periodo 1° gennaio 1952 - 30 giugno 1953**

Paesi	1952 lire milioni	1° semestre 1953 lire milioni	TOTALI lire milioni	Medie annuali	
				lire milioni	%
Stati Uniti	16.042,1	7.789,1	23.831,2	15.887,5	8,16
Francia	14.770,5	6.754,7	21.525,2	14.350,1	7,37
Brasile	14.564,3	4.392,8	18.957,1	12.638,1	6,49
Svizzera	12.005,6	6.407,3	18.412,9	12.275,3	6,30
Gran Bretagna	13.269,1	4.945,5	18.214,6	12.143,1	6,23
Jugoslavia	11.719,9	5.832,9	17.552,8	11.701,9	6,01
Grecia	11.360,1	4.201,8	15.561,9	10.374,6	5,32
Argentina	7.095,5	6.681,-	13.776,5	9.184,3	4,71
Germania	8.088,8	2.980,9	11.069,7	7.379,8	3,79
Spagna	5.977,6	3.721,7	9.699,3	6.466,2	3,32
Turchia	6.840,5	2.040,-	8.880,5	5.920,3	3,04
Belgio - Lussemburgo	4.875,3	3.326,4	8.201,7	5.467,8	2,81
Polonia	5.904,4	1.072,2	7.876,6	5.251,1	2,69
Svezia	4.108,-	2.891,3	6.999,3	4.666,2	2,40
Austria	3.676,7	1.656,8	5.333,5	3.555,7	1,83
Olanda	3.307,3	1.670,-	4.977,3	3.318,2	1,70
Messico	2.358,7	1.995,1	4.353,8	2.902,5	1,49
U.R.S.S.	3.557,4	514,2	4.071,6	2.714,4	1,39
Egitto	2.887,8	1.045,7	3.933,5	2.622,3	1,35
Venezuela	2.337,4	1.136,3	3.473,7	2.315,8	1,19
India	2.187,3	1.163,7	3.351,-	2.234,-	1,15
Portogallo	1.544,1	1.510,4	3.054,5	2.036,3	1,04
Altre destinazioni	39.989,-	19.095,4	59.084,4	39.389,6	20,22
<i>Totale</i>	198.467,4	93.725,2	292.192,6	194.795,1	100,-

Tabella n. 8

**Ripartizione merceologica per percentuali degli ordini assunti per l'estero
dal Gruppo « Finmeccanica » nel 1952**

N°	Gruppi merceologici	% 1952
1	Automezzi e ricambi	5,3
2	Trattori, accessori e ricambi	13,4
3	Materiale ferroviario (costruzioni e riparazioni)	11,8
4	Commesse navali (costruzioni e riparazioni di navi nonché forniture di pezzi di rispetto)	12,9
5	Centrali elettriche complete e ricambi	24,9
6	Generatori, motori ed altri apparecchi per l'applicazione dell'elettricità	7,1
7	Macchine motrici non elettriche (caldaie, turbine, motori Diesel, ecc.)	9,3
8	Macchine tessili	1,2
9	Altre macchine industriali	8,1
10	Carpenteria (essenzialmente gru)	2,-
11	Ottica e meccanica di precisione	1,5
12	Pompe, compressori, iniettori e ricambi	1,6
13	Prodotti non precisati	0,9
		100,-

Deliberazioni dell'Assemblea

Con la rappresentanza di n. 39.977.537 azioni sulle n. 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 1953;

— ha riletto ad Amministratori per l'esercizio 1953-1954 i Signori:

BONANNI Dr. Leonida

FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo

FERRARI Dr. Arturo

GALLO Dr. Ing. Pasquale

LOJACÓNO Cav. del Lav. Dr. Ing. Giuseppe

LURAGHI Dr. Giuseppe

MEDICI Rag. Severino

OTTOLENGHI Dr. Ing. Enrico

VANZI Cav. del Lav. Dr. Ing. Ivo

— ha determinato il compenso agli Amministratori per l'esercizio 1952-1953.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PER L'ESERCIZIO 1953-54

Presidente:

LOJACONO Cav. del Lav. Dr. Ing. GIUSEPPE

Amministratori:

BONANNI Dr. LEONIDA

FEA Prof. Dr. Ing. LEONARDO

FERRARI Dr. ARTURO

GALLO Dr. Ing. PASQUALE

LURAGHI Dr. GIUSEPPE

MEDICI Rag. SEVERINO

OTTOLENGHI Dr. Ing. ENRICO

VANZI Cav. del Lav. 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