

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI CON SEDE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA

CAPITALE L. 50.000.000.000

9° ESERCIZIO SOCIALE
1956-1957

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI

27 DICEMBRE 1957

LIA

Consiglio di Amministrazione

per l'esercizio 1956-57

Presidente: VIGNUZZI Dr. Ing. GUIDO

Amministratori: BARDOCCI Dr. Balduccio
BASOLA Avv. Enrico
BONANNI Dr. Leonida
BORACHIA Avv. Paolo
CASINI Cav. del Lav. Dr. Ing. Piero
CASSINIS Prof. Dr. Ing. Gino
FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo
SERNESI Salvino
SETTE Prof. Avv. Pietro
TUPINI On.le Avv. Giorgio

Comitato Esecutivo

VIGNUZZI - BARDOCCI - SERNESI -
SETTE - TUPINI

Collegio Sindacale

per il triennio scadente il 30-6-57

Presidente: LEGGERI Rag. Vincenzo

Sindaci effettivi: BRAIDOTTI Dr. Mario
MEDUGNO Dr. Leopoldo
SERINO Prof. Dr. Gaetano
VALENTINI Rag. Ezio

Sindaci supplenti: BERNARDI Dr. Domenico
MENZINGER Dr. Mario

Segretario del Consiglio

AVALLONE Dr. Avv. Giorgio

Consiglio di Amministrazione

per l'esercizio 1957-58

Presidente e Amministratore Delegato: VIGNUZZI Dr. Ing. Guido

Amministratori: BARDOCCI Dr. Balduccio
BASOLA Avv. Enrico
BORACHIA Avv. Paolo
CASINI Cav. del Lav. Dr. Ing. Piero
CASSINIS Prof. Dr. Ing. Gino
FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo †
MEDUGNO Dr. Leopoldo
SERNESI Salvino
SETTE Prof. Avv. Pietro
TUPINI On. Avv. Giorgio

Comitato Esecutivo

VIGNUZZI - BARDOCCI - SERNESI -
SETTE - TUPINI

Collegio Sindacale

per il triennio scadente il 30-6-1960

Presidente: LEGGERI Rag. Vincenzo

Sindaci effettivi: BERTERO Rag. Romualdo
BRAIDOTTI Dr. Mario
SERANGELI Dr. Aldo
SERINO Prof. Dr. Gaetano

Sindaci supplenti: BERNARDI Dr. Domenico
MENZINGER Dr. Mario

Direttore Generale

GUANI Dr. Ermanno

Segretario del Consiglio

AVALLONE Dr. Avv. Giorgio



Situazione di alcuni settori dell'industria meccanica

Passeremo ora brevemente in rassegna alcune delle produzioni alle quali partecipano le Aziende del Gruppo.

Industrie Cantieristiche

Grazie all'eccezionale volume di commesse, acquisite essenzialmente per l'azione dell'alta congiuntura, l'industria delle costruzioni navali è venuta intensificando progressivamente la propria attività, raggiungendo livelli di produzione di gran lunga superiori ai massimi conseguiti nei periodi più favorevoli del passato.

Nel 1956, infatti, i Cantieri navali italiani hanno varato navi per circa 360 mila t.s.l., vale a dire circa il 66 % in più rispetto all'anno di anteguerra in cui il tonnellaggio varato aveva raggiunto la cifra più elevata e il 117 % in più rispetto al 1955.

Il ritmo produttivo ha continuato ad espandersi anche nel corso di quest'anno nonostante che già da qualche tempo si sia manifestata per le costruzioni navali un'inversione della congiuntura. Alla metà del corrente anno le unità in costruzione avevano superato le 900 mila tonnellate di stazza lorda, consentendo all'Italia di raggiungere il terzo posto nel mondo (con una quota del 10,5 % sul tonnellaggio mondiale) nell'ordine delle costruzioni navali in corso.

In questo sviluppo dell'attività cantieristica il Gruppo Finmeccanica — il cui potenziale nel campo delle costruzioni navali rappresenta, circa tre quarti di quello nazionale — ha avuto, naturalmente, una funzione preminente. Come per il resto dell'industria del settore, i Cantieri del Gruppo sono ormai prossimi a raggiungere il punto di massima utilizzazione del loro attuale potenziale pro-

duittivo. In particolare si è sensibilmente ridotto quello squilibrio nel rapporto tra impostazioni e vari che, nella sua lenta evoluzione, rappresenta l'inevitabile retaggio di una crisi profonda come quella attraversata recentemente dai nostri cantieri.

Nel 1956 il naviglio varato nei Cantieri del Gruppo è stato di 221.600 t.s.l., con un aumento del 116 % rispetto all'anno precedente. Nel primo semestre di quest'anno esso ha raggiunto un totale di 150.000 t.s.l., con un incremento di oltre il 47 % rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Il carico di lavoro dei cantieri del Gruppo supera di gran lunga le cifre registrate in precedenza: alla metà dell'anno in corso comprendeva un centinaio di unità per quasi 1,6 milioni di t.s.l., di cui il 30 % rappresentato da ordinazioni di armatori esteri. Si può, pertanto, affermare che per i nostri cantieri è assicurato un periodo di piena attività, che — va peraltro precisato — sarà meno prolungato di quanto si potrebbe supporre se ci si basasse su precedenti parametri della capacità produttiva dei cantieri. È da tenere presente, infatti, che nei sistemi di lavorazione sono stati introdotti miglioramenti che riducono la permanenza media delle navi sugli scali; un altro aspetto da considerare è rappresentato dalla composizione del carico di lavoro, caratterizzato da una preponderanza di navi, come le cisterne, maggiormente suscettibili di costruzione in serie e di un tonnellaggio medio sensibilmente più elevato che nel passato, con la conseguente possibilità di una maggiore utilizzazione degli scali. Infine va tenuto conto dei nuovi impianti in corso di attuazione o allo studio presso tutti i cantieri del Gruppo. A quest'ultimo riguardo Vi segnaliamo che i cantieri dei C.R.D.A. si stanno attrezzando per la costruzione di superpetroliere fino a 80.000 tonnellate.

Nel complesso la capacità produttiva dei cantieri del Gruppo, riferita all'attuale struttura del carico di lavoro, supererà prossimamente le 450.000 t.s.l. D'altra parte anche nel resto del mondo il potenziale produttivo è venuto notevolmente ampliandosi, avvicinandosi a livelli che vengono da molti giudicati in eccesso rispetto alle prospettive di sviluppo della domanda internazionale di nuovo naviglio, domanda che da diversi mesi, in correlazione con la flessione dei noli, è venuta riducendosi considerevolmente. In questo quadro dobbiamo valutare l'eventualità di una nuova crisi di fronte alla quale potremmo trovarci già alla fine del 1960, se, come sembra probabile, proseguirà la contrazione delle ordinazioni.

Le provvidenze della Legge Tambroni, dimostratesi inadeguate a compensare, nel settore navale, le forti differenze di costo tra i cantieri nazionali e quelli esteri, tenderanno a divenire inoperanti sia per le progressive riduzioni del contributo integrativo, sia per insufficienza degli stanziamenti. Fin da ora l'ammissione ai benefici della Legge di nuove costruzioni navali già acquisite dai cantieri nazionali è in sospenso per carenza dei fondi necessari per l'erogazione di contributi; in particolare per quanto riguarda il Gruppo l'ammontare dei contributi su ordini non ancora ammessi è dell'ordine di venti miliardi di lire.

Con l'esaurirsi dell'attuale carico di lavoro, gli effetti di una crisi nel campo delle costruzioni navali si rifletterebbero in misura proporzionalmente maggiore sui cantieri italiani, e ciò in considerazione della loro minore competitività, per i maggiori costi di produzione, rispetto ai cantieri esteri, meglio attrezzati e quasi sempre validamente appoggiati, attraverso varie forme di agevolazioni, dai rispettivi Governi.

La nostra inferiorità rispetto alla concorrenza straniera è dovuta — come è stato dimostrato da un approfondito studio condotto recentemente dalla nostra

Società, studio che ha confermato sostanzialmente le conclusioni cui erano pervenute le analisi ripetutamente compiute nel passato — a due ordini di circostanze, di cui il primo riguarda i nostri maggiori costi di trasformazione e l'altro, di gran lunga più rilevante, è rappresentato dal maggior costo dei materiali. È evidente, infatti, che quest'ultimo fattore ha una fortissima incidenza sull'economia dei cantieri, i quali, come si sa, svolgono essenzialmente un'attività di montaggio di produzioni di terzi. Per quanto riguarda i costi di trasformazione si sta, ovviamente, facendo il possibile per comprimerli attraverso un migliore assetto organizzativo, la razionalizzazione degli impianti, il concentramento e la specializzazione delle produzioni, lo sviluppo della standardizzazione e l'adeguamento degli organici alle effettive necessità aziendali. Quest'ultima azione presenta indubbiamente aspetti estremamente delicati, ma deve tuttavia essere svolta con consapevole risolutezza, senza controproducenti limitazioni di carattere solo apparentemente « sociale », se si vuole effettivamente consolidare la possibilità di vita delle aziende stesse.

Per ciò che concerne il maggior costo dei materiali, anticipando in un certo senso le condizioni nelle quali ci si troverà con il realizzarsi del Mercato Comune, si sta dando avvio ad un complesso di provvedimenti che ci consentirà praticamente di parificare gli oneri dei nostri acquisti a quelli della concorrenza estera. È peraltro da notare al riguardo che — tenuto conto che la differenza dei prezzi non appare destinata ad esaurirsi a breve scadenza e che certe difficoltà di approvvigionamento all'estero non possono essere superate — continuerà a sussistere una differenza a nostro sfavore nel costo dei materiali.

In ogni caso la riduzione dei costi che si otterrà attraverso uno sforzo nelle direttrici sopra indicate non sarà sufficiente a porci in condizioni di parità con la concorrenza estera. Si impone quindi un tempestivo intervento statale inteso sia a rendere operanti le attuali provvidenze, con lo stanziamento di nuovi fondi e l'approvazione dei progetti di legge relativi all'I.G.E. ed agli oneri doganali, sia a predisporre nuove agevolazioni atte a rendere l'assistenza governativa più adeguata tanto agli analoghi provvedimenti adottati all'estero, quanto alla situazione che in questo settore maturerà nei prossimi anni.

Anche per le riparazioni navali l'attività, sostenuta da un consistente flusso di commesse di armatori italiani ed esteri, è venuta continuamente crescendo. Per quanto riguarda il nostro Gruppo, che conta quattro Aziende specializzate in tale settore (O.A.R.N., Arsenale Triestino, Società Esercizio Bacini Napoletani, C.N.O.M.V.), possiamo precisarvi che sono stati attuati o sono in corso di realizzazione importanti lavori per il miglioramento e, in certi casi, il potenziamento delle attrezzature. Il volume delle ordinazioni non sembra risentire dell'indebolimento del mercato dei noli e le prospettive appaiono relativamente rassicuranti tenuto conto dell'aumento del tonnellaggio mondiale e del fatto che, in fase di flessione della congiuntura, gli armatori, divenendo meno remunerativo l'esercizio delle loro navi, trovano spesso più conveniente far effettuare i prescritti lavori di classifica e di riparazione conseguenti ad un periodo di intenso impiego del naviglio.

Tale quadro offre presupposti per un maggiore inserimento delle Aziende del Gruppo nel settore, in particolare nel basso Tirreno, più vicino alle grandi rotte: iniziative al riguardo sono allo studio.

Materiale mobile ferroviario

Nell'industria del materiale mobile ferroviario, in cui sono presenti cinque Aziende del Gruppo (Officine Ferroviarie dei C.R.D.A., Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi, Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali AERFER, Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli e AVIS), l'attività produttiva pur mantenendosi in limiti modesti, ha segnato un ulteriore incremento: l'aumento nel campo delle nuove costruzioni è stato peraltro in buona parte annullato da una diminuzione delle riparazioni per le FF.SS.

Al principio del corrente anno le Ferrovie dello Stato, autorizzate ad eseguire i lavori più urgenti previsti dal piano quinquennale di potenziamento ed ammodernamento, hanno potuto conferire anche alle ditte costruttrici di materiale mobile nuovi ordini, per i quali, però, i pagamenti verranno dilazionati, mediamente, in cinque anni. Le Aziende del Gruppo che operano in questo settore hanno ricevuto, così, commesse per carri merci normali e frigoriferi, carrozze passeggeri, elettromotrici, rimorchiate e locomotive elettriche. Le lavorazioni relative a queste nuove costruzioni sono ora in corso di sviluppo e potranno raggiungere un pieno ritmo col principio del 1958. Inoltre le industrie meridionali hanno acquisito commesse di elettromotrici per ferrovie in concessione.

Permane tuttavia per questo settore un grave squilibrio tra la capacità produttiva e le possibilità di lavoro. Gli ordini assunti non valgono infatti ad assicurare alle aziende un adeguato volume di lavoro; è da sperare quindi, che le FF.SS. riescano ad ottenere i necessari stanziamenti per la completa attuazione del loro piano quinquennale, e ciò anche in considerazione del fatto che la realizzazione totale di tale piano rappresenterebbe solo un minimo rispetto ai materiali occorrenti alle Ferrovie in relazione al crescente sviluppo del traffico.

Per quanto concerne le esportazioni, le nostre Aziende si sono dimostrate molto attive partecipando ad offerte in ogni paese; esse debbono, però, fronteggiare l'aspra concorrenza di industrie straniere che, come le nostre, compiono ogni sforzo per integrare con ordinazioni estere le limitate possibilità di lavoro offerte dalla domanda interna e che, rispetto a noi, hanno migliori strutture produttive e debbono sostenere minori costi nell'approvvigionamento delle materie prime.

Nondimeno le nostre aziende hanno ottenuto all'estero interessanti affermazioni. In particolare è da segnalare il successo conseguito recentemente da un gruppo di aziende italiane, di cui fanno parte alcune nostre consociate, con l'acquisizione di una importante ordinazione delle Ferrovie cilene. Tale commessa contempla la fornitura di locomotori elettrici, elettromotrici e rimorchiate per treni normali e di lusso, sottostazioni fisse e mobili, per un valore totale di circa 21 milioni di dollari, importo di cui poco meno di un terzo corrisponde a forniture che verranno effettuate da aziende del nostro Gruppo. L'acquisizione di questa ordinazione — ottenuta attraverso una gara cui hanno partecipato le maggiori aziende del ramo degli Stati Uniti, del Regno Unito, della Germania, della Francia, della Svizzera, del Belgio e del Giappone — ha avuto ampia eco in tutto il mondo, contribuendo ad accrescere il prestigio all'estero della nostra industria.

Nel valutare la situazione dell'industria costruttrice di materiale mobile ferroviario è da tener presente che le difficoltà del settore sono accresciute dal fatto che i prezzi in base a cui vengono acquisite le ordinazioni risultano in molti casi non remunerativi. Mentre per l'esportazione essi sono in funzione dei fattori che, come si è accennato, favoriscono la concorrenza estera, all'interno risul-

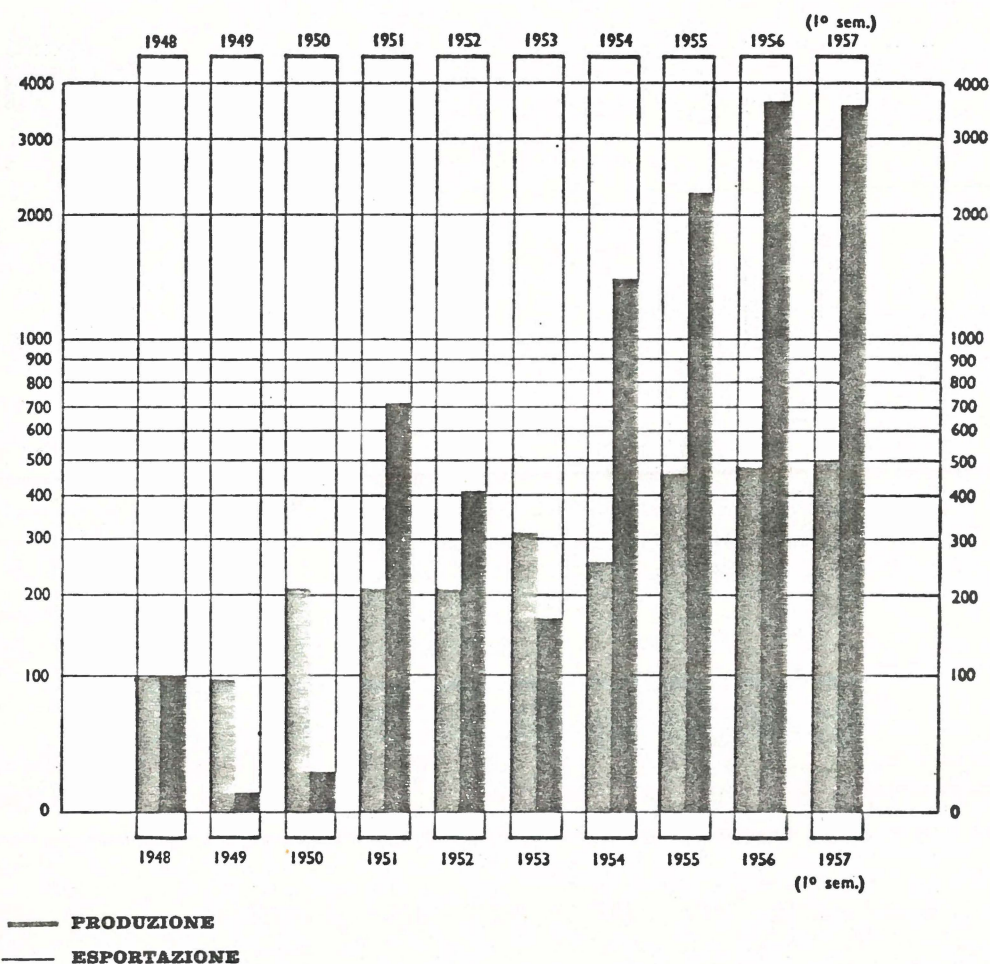
tano determinati da un unico committente, che ovviamente è indotto a seguire criteri restrittivi, onde è impossibile alle Aziende organizzarsi per un lavoro di serie, specializzarsi su tipi determinati e prevedere un minimo di regolarità nel proprio carico di lavoro.

Per le ragioni sopra esposte la gestione delle imprese del settore deve sempre considerarsi precaria e con prospettive sconcertanti. Per avviare il settore verso una normalizzazione occorrerebbe che, da un lato, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato mettesse in atto una politica di acquisti a lunga scadenza compatibilmente con le possibilità di bilancio, ma tenendo conto delle necessità di rinnovo e di potenziamento del parco ferroviario in relazione allo sviluppo del traffico, e, d'altro canto, che l'industria del settore affrontasse un processo di riordinamento e di ridimensionamento.

Per quanto riguarda le Aziende del Gruppo possiamo precisarVi che è in esame un programma di concentrazione e razionalizzazione che dovrebbe permettere un apprezzabile miglioramento delle nostre attività in questo campo; questo

Indici della produzione e dell'esportazione di autoveicoli industriali (Alfa Romeo - Imam Aerfer - Pistoiesi)

BASE 1948 = 100



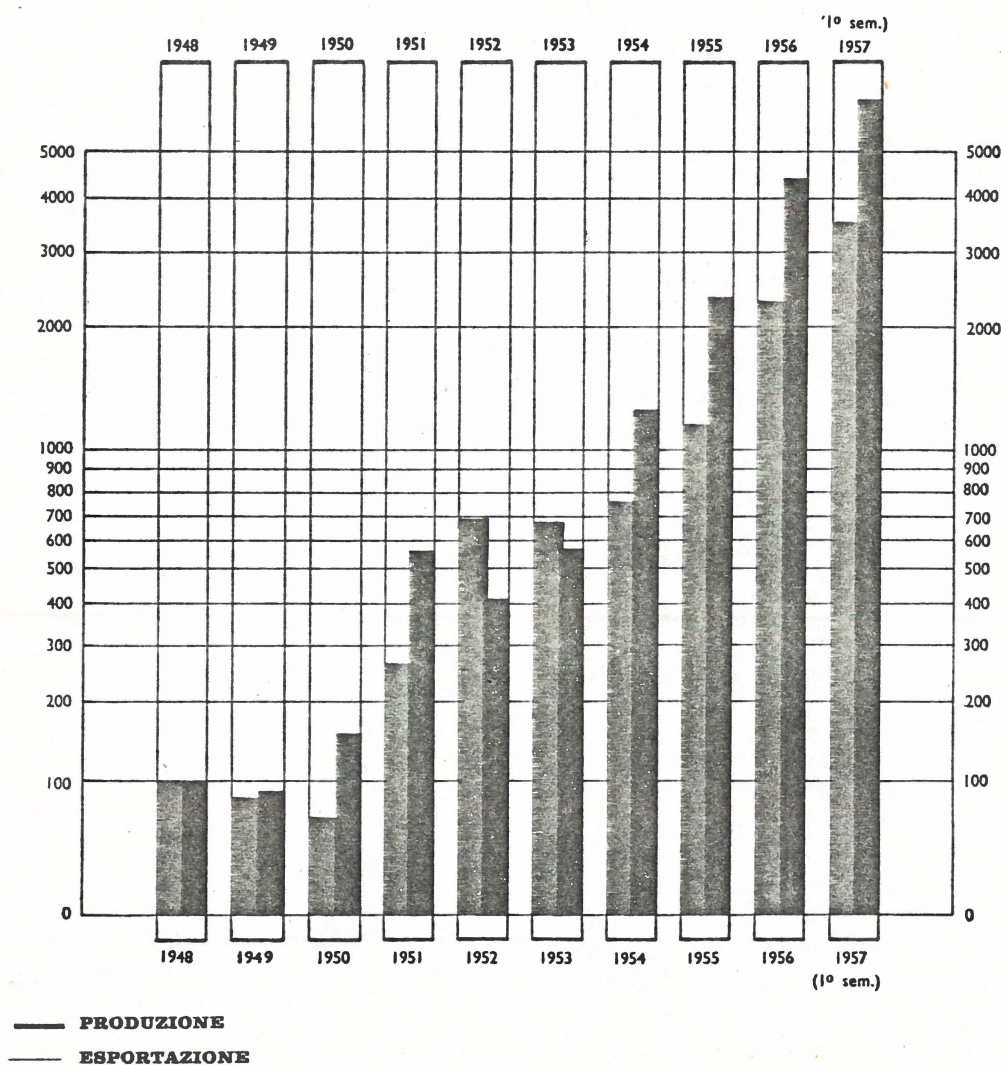
riordinamento dovrebbe poi consolidare i nostri stabilimenti ferroviari della zona di Napoli, consentendo di sfruttare tutte le possibilità offerte dalla « Legge del quinto ».

Costruzioni di auto e filoveicoli

Il nostro Paese è uno degli Stati dell'Europa Occidentale in cui, in contrasto con l'andamento complessivo della domanda mondiale di autoveicoli, la produzione automobilistica è venuta sensibilmente crescendo nel 1956, anche

Indici della produzione e dell'esportazione di autovetture Alfa Romeo

BASE 1948 = 100



se con un ritmo meno intenso di quello che aveva caratterizzato l'anno precedente. Questo sviluppo produttivo, che ha consentito al nostro Paese di classificarsi al sesto posto nella graduatoria mondiale, è stato alimentato sia da una ulteriore espansione della domanda interna (circa un quinto in più) sia dall'incremento delle esportazioni (+ 17 % circa).

Nella prima metà del '57, invece, la produzione del settore è venuta sviluppandosi in misura più ridotta di quella mondiale. L'aumento, rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, è stato solo di poco più del 3 % a fronte di un incremento dell'11 % in Germania, di oltre il 9 % in Francia e del 5 % negli Stati Uniti. Ed è anzi da rilevare che una flessione addirittura ha presentato la domanda interna, compensata peraltro da un ulteriore vigoroso progresso delle esportazioni, che, cresciute quasi del 24 % rispetto al primo semestre 1956, hanno assorbito circa un terzo della produzione.

Nel quadro dell'industria automobilistica italiana l'andamento produttivo dell'Alfa Romeo ha rappresentato ultimamente una delle note più vivaci. La produzione di questa Azienda, cresciuta durante il 1956 pressochè nella stessa misura di quella nazionale, ha registrato, nella prima metà di quest'anno, un aumento ben superiore (+ 22 %). Il fattore che maggiormente ha contribuito a tale espansione è stato il rapido incremento verificatosi per le autovetture (+ 61 % nel 1956 e + 82 % nella prima metà del 1957). Accanto al progresso delle vendite nel mercato interno si è avuto, per le autovetture Alfa Romeo, un interessante sviluppo delle esportazioni (+ 53 % nel '56 e + 43 % nella prima metà del '57).

La produzione di autoveicoli industriali ha segnato invece una diminuzione, in buona parte imputabile ad un indebolimento della domanda interna, che è venuta contraendosi soprattutto per gli autocarri medi e pesanti. L'esportazione di autoveicoli industriali dell'Alfa Romeo ha continuato peraltro a mantenere un ritmo abbastanza sostenuto.

Per i mezzi di trasporto urbani, la cui produzione interessa oltre che l'Alfa Romeo, le Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali AERFER e le Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi, la produzione è stata nel Gruppo, come nelle altre Aziende del settore, piuttosto sfavorevole, in relazione soprattutto ad una flessione delle esportazioni.

Beneficiando dello sviluppo dell'industria motoristica è ulteriormente progredita la produzione della Spica nel campo delle pompe di iniezione e delle candele di accensione per motori a scoppio.

Costruzioni aeronautiche

La situazione in questo settore, pur avendo registrato nello scorso anno un apprezzabile incremento di attività, rimane caratterizzata da un'esigua utilizzazione del potenziale produttivo. L'attività principale è tuttora rappresentata da lavori di revisione, riparazione, montaggio e costruzione di parti staccate e di ricambio in relazione a commesse « off-shore » e ad ordinazioni dell'amministrazione militare italiana.

L'attività dell'Aerfer nel campo della revisione e riparazione di velivoli è venuta aumentando tanto nel 1956, quanto nel corrente anno. Il lusinghiero livello tecnico e organizzativo di questa Azienda ha infatti consentito di ottenere nuove

commesse per la revisione di aerei militari appartenenti a modelli più recenti. È da segnalare poi la promettente affermazione tecnica conseguita con le brillanti prove del noto prototipo supersonico « Sagittario II ».

Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco dell'Alfa Romeo — che, in conseguenza del noto storno di un'ordinazione di apparecchi Ghost e per la carenza di nuove commesse di motori per aeroplani, è stato convertito a produzioni automobilistiche — l'attività di revisione dei motori (ivi mantenuta per conservare un legame con le costruzioni aeronautiche nell'eventualità di un miglioramento della situazione del settore) ha avuto, nel corrente anno, un certo incremento in relazione ad ordinazioni della Difesa Aeronautica. Si conta di poter estendere questa attività di revisione anche ai motori di alcuni tipi di velivoli in servizio nelle linee aeree italiane. Opportuni accordi di collaborazione tecnica sono stati stipulati al riguardo con note aziende estere.

Nel complesso le prospettive di ripresa dell'industria delle costruzioni aeronautiche in Italia appaiono incerte. È dubbio che l'attuale lavoro, sulla cui continuità è opportuno fare un limitato affidamento, possa costituire nel futuro una base adeguata per un vitale assetto produttivo.

Nonostante il fortissimo distacco creatosi in questo campo tra le nostre attrezzature e quelle delle corrispondenti industrie estere, ovunque vigorosamente sostenute dai rispettivi governi, confidiamo nella possibilità di recuperare una parte del terreno perduto, almeno per quanto riguarda certe produzioni aeronautiche. Occorre però che l'interessamento governativo, che già si è manifestato ultimamente con l'elaborazione di uno schema di disegno di legge ispirato al provvedimento per le costruzioni navali, possa svilupparsi in un'azione organica intesa a sanare alcune delle principali cause di inferiorità rispetto alla concorrenza estera.

Trattori e macchine agricole

Le avversità stagionali del 1956, diminuendo la capacità di acquisto delle Aziende agricole, hanno influito negativamente sull'assorbimento dei trattori e delle macchine agricole. L'effetto della flessione della domanda interna è stato in parte attutito da una contrazione delle importazioni. Non di meno, nello scorso anno, la produzione trattoristica italiana è diminuita, secondo i dati pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica, del 7,2 %. Ancora più accentuata è stata la contrazione della produzione per i macchinari agricoli.

Di questa situazione hanno risentito le Aziende del Gruppo che operano nel campo trattoristico, Ansaldo-Fossati, O.T.O.-Melara, Motomeccanica, delle quali la prima è da tempo in situazione di così grave crisi da imporre l'adozione di drastici provvedimenti.

Nel valutare le prospettive del settore bisogna, per di più, tener presente che, per la molteplicità di case costruttrici esistenti in Italia e l'eccessiva varietà di tipi prodotti, l'industria trattoristica, se tempestivamente non si orienterà verso una maggiore razionalizzazione e verso produzioni in serie su scala adeguata, è destinata a rappresentare, all'atto dell'inserimento nel Mercato Comune, uno dei settori più vulnerabili della nostra economia.

Elettromeccanica ed elettronica

È proseguita l'ascesa della produzione globale dell'industria elettromeccanica. Il ritmo di sviluppo di quest'ultimo settore, per quanto accentuatosi nello scorso anno (+ 11 %), rimane tuttavia molto inferiore ai progressi intervenuti nelle corrispondenti industrie estere. Nel 1956 si sono avuti infatti incrementi del 16,4 % in Francia, del 30,5 % in Germania e del 32,5 % nel Regno Unito. È ulteriormente cresciuto così il già considerevole distacco che in questo campo ci separa da quei Paesi. Il valore della produzione delle industrie elettromeccaniche italiane nel 1956 è risultato pari, infatti, a circa $\frac{1}{3}$ del livello raggiunto in Francia, a $\frac{1}{4}$ della produzione germanica ed a poco più di $\frac{1}{4}$ di quella inglese.

Un altro motivo di preoccupazione, specialmente in previsione dell'attuazione del Mercato Comune, è rappresentato dal continuo peggioramento del rapporto fra importazioni ed esportazioni in questo settore. Mentre le importazioni, cresciute nello scorso anno di $\frac{1}{4}$, hanno raggiunto un totale di 54 miliardi di lire, le esportazioni sono scese a 30,5 miliardi. È da notare poi il disforme andamento dei principali rami di attività in cui è articolata la produzione dell'industria elettromeccanica. In particolare, nel campo delle macchine e delle apparecchiature per la produzione e il trasporto dell'energia elettrica, nel quale soprattutto operano le aziende del Gruppo, si è avuto un progresso modesto e, di conseguenza, la situazione continua ad essere caratterizzata da una insufficiente utilizzazione del potenziale produttivo.

Della inadeguatezza del lavoro hanno sofferto l'Ansaldo San Giorgio (la cui attività prevalente è tuttora rappresentata dalla produzione di macchine elettriche e che, come è noto, può considerarsi una delle principali Aziende italiane del settore) e le Officine Elettromeccaniche dei C.R.D.A. a Monfalcone. Nella Elettrodomestici San Giorgio, invece, l'attività produttiva ha avuto uno sviluppo che, in rapporto alle modeste dimensioni dell'Azienda, può considerarsi ragguardevole.

Anche per quanto riguarda l'elettronica, cui sono interessate diverse Società del Gruppo (tra cui, in primo luogo, la Microlambda, la Marconi Italiana e, in minor misura, la Filotecnica Salmoiraghi, l'Ansaldo-S. Giorgio e la Nuova S. Giorgio) gli sviluppi intervenuti in Italia hanno ancora una cadenza molto inferiore al ritmo con cui tale settore si espande in altri Paesi. Per di più la situazione è aggravata dal fatto che numerose sono le imprese che in Italia si dedicano o si stanno orientando verso la produzione elettronica, con conseguente dispersione delle limitate possibilità di lavoro offerte dal mercato interno.

Macchine utensili

Sebbene il potenziale produttivo del settore sia utilizzato soltanto per tre quinti, le prospettive possono considerarsi incoraggianti così per il mercato nazionale come per le esportazioni. La domanda interna, che ha continuato a svilupparsi favorevolmente, appare destinata ad espandersi sensibilmente in relazione alla crescente meccanizzazione dei processi produttivi. D'altra parte l'industria italiana delle macchine utensili ha realizzato notevoli progressi tecnici che le permet-

8

tono di meglio fronteggiare, almeno per una determinata gamma di prodotti, la vigorosa concorrenza estera.

In questo processo di affinamento tecnico si è distinta la S. Eustacchio, che ha consolidato così il suo prestigio in Italia e, di recente, ha ottenuto anche significative affermazioni all'estero. Merita poi di essere sottolineato il progresso della produzione di macchine utensili che, con l'assistenza della S. Eustacchio, è stata impostata nelle Officine Meccaniche e Fonderie della Navalmeccanica. Si tratta di una attività che può classificarsi tra le iniziative del Gruppo intese ad inserire nello sviluppo industriale del Mezzogiorno produzioni altamente qualificate sotto il profilo tecnologico.

Va segnalato, infine, che da qualche tempo un'altra azienda meridionale del Gruppo che opera in questo settore, la Fabbrica Macchine Industriali, ha esteso la sua attività anche alla produzione di macchine utensili per l'industria meccanica.

Macchine tessili

In relazione al graduale miglioramento della situazione delle industrie tessili è proseguita la ripresa produttiva nel campo delle macchine tessili. Parallelamente ad un aumento dell'assorbimento da parte del mercato interno si è avuto un ragguardevole incremento delle nostre esportazioni, il cui flusso ha superato sensibilmente quello delle importazioni.

Tuttavia rimangono ancora inutilizzati margini non indifferenti del potenziale produttivo del settore.

In tal campo operano tre aziende del Gruppo e precisamente: la S.A.F.O.G., la Nuova San Giorgio, la O.T.O. e, in misura più limitata, le Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi.

Ottica e meccanica fine di precisione

La produzione di questo settore ha avuto nel 1956 un aumento alquanto inferiore a quello complessivo dell'industria meccanica. L'industria nazionale non ha potuto beneficiare che parzialmente degli sviluppi, peraltro limitati, del mercato interno, che è oggetto di intensa concorrenza da parte delle industrie estere, in particolare di quelle tedesche. Si calcola, infatti, che il 33 % del consumo apparente nazionale è stato coperto dalle importazioni. Nella quasi totalità dei comparti in cui è suddiviso il settore il grado di utilizzazione degli impianti è rimasto scarso (in media non superiore al 70 %).

Tenuto conto di ciò appaiono degni di nota gli ulteriori progressi che la Fitolotecnica Salmoiraghi è riuscita a conseguire sulla base di una sistematica opera di riorganizzazione sul piano tecnico e commerciale.

L'andamento complessivo delle aziende del Gruppo

Lo sviluppo del fatturato

Sostenuto dalla vigorosa ripresa dell'attività cantieristica, il fatturato del Gruppo è venuto crescendo ad un ritmo sempre più intenso. Nel 1956 è aumentato del 24 % rispetto al 1955 (contro un incremento del 9 % nell'anno precedente), raggiungendo la cifra di 216 miliardi di lire. Nel 1957, secondo le previsioni possibili in questo scorcio di anno, arriverà ad oltre 250 miliardi, con un incremento dell'ordine del 16 % sul 1956.

Se il maggior contributo all'espansione produttiva è stato dato dalle costruzioni navali, non indifferente è stato l'aumento nelle altre produzioni, le quali, nonostante il minor ritmo di aumento rispetto alle costruzioni navali, continuano a rappresentare la parte maggiore del fatturato complessivo del Gruppo: la loro incidenza nella prima metà di quest'anno è stata, infatti, dell'ordine del 60 % (69 % nel 1955 e 63 % nel 1956).

Il fatturato pro-capite è stato pari a circa 3 milioni di lire nel 1956 (2,5 milioni nel 1955) ed ha raggiunto, durante il 1957, una media annua di 3,5 milioni di lire.

Il flusso degli ordini ha raggiunto nel 1956 un livello imponente (circa 355 miliardi di lire), corrispondente a poco meno di 7 volte il totale degli ordini pervenuti al Gruppo nel 1948. L'aumento è stato dovuto esclusivamente all'eccezionale espansione delle commesse per nuove costruzioni navali, mentre per le ordinazioni relative alle produzioni meccaniche si è verificata una diminuzione. Una tendenza inversa si è riscontrata invece nel primo semestre di quest'anno, con una ripresa delle commesse per produzioni meccaniche ed una sensibile flessione per il settore navale.

Nel complesso il flusso dei nuovi ordini è risultato superiore del 7,3 % al primo semestre del 1956, ma alquanto ridotto rispetto al secondo semestre dello scorso anno.

Le esportazioni

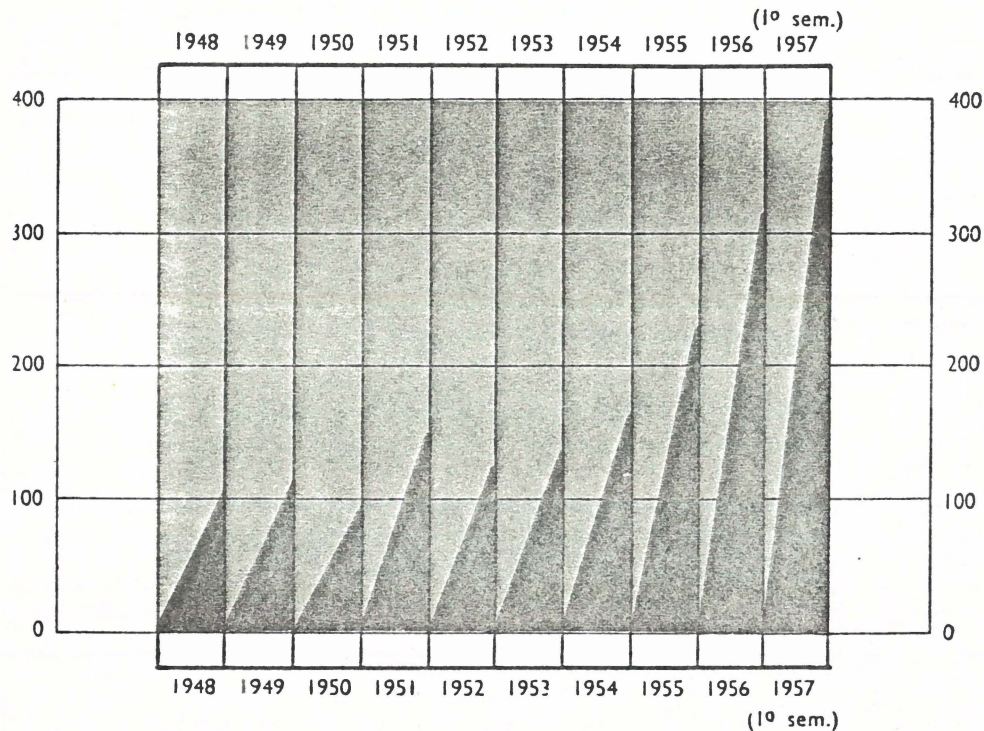
Lo sviluppo del fatturato per l'estero del Gruppo può considerarsi una delle maggiori componenti nell'espansione delle esportazioni meccaniche italiane. Il ritmo di aumento di queste ultime è stato sensibilmente inferiore alla cadenza con cui è cresciuto il fatturato per l'estero del Gruppo, la cui incidenza, se si tiene conto anche delle commesse « off-shore », sul totale delle forniture italiane di prodotti meccanici ai paesi stranieri, è salita dal 12 % circa nel 1952 al 23,6 % nel 1956.

Nel primo semestre del 1957 il fatturato per l'estero del Gruppo, tenuto conto anche delle commesse « off-shore », ha raggiunto un totale di 45,6 miliardi di lire, con un aumento del 32 % rispetto al primo semestre del 1956. Si tratta di un importo pari al 24,8 % del totale delle esportazioni meccaniche italiane nel medesimo periodo.

Anche prescindendo dalle commesse « off-shore », che, dal 1954 in poi, hanno avuto una incidenza decrescente nel fatturato complessivo del Gruppo (nel 1956 hanno superato di poco i 9 miliardi di lire), lo sviluppo del lavoro per l'estero appare considerevole (+ 37 % nel 1956 e + 28,6 % nel primo semestre del 1957). La percentuale delle esportazioni (sempre escluse le commesse « off-shore ») sul fatturato complessivo del Gruppo, in progressivo aumento (16,3 % nel 1953,

Indici medie mensili del fatturato estero (Escluse O.S.P.)

BASE 1948 = 100



20 % nel 1954 e 25,5 % nel 1955), ha superato sia durante lo scorso anno sia nella prima metà del 1957 il 28 %.

Analizzando la struttura del fatturato per l'estero del Gruppo si può rilevare che nel 1956 la quota maggiore è stata rappresentata dalle costruzioni e riparazioni navali (54,8 %). Seguono in ordine di importanza gli autoveicoli e le carrozzerie industriali (con una incidenza del 23,5 %), i macchinari e le attrezzature per l'industria (8,5 %) e, a grande distanza, i prodotti elettromeccanici, il materiale mobile per le ferrovie, le macchine motrici, gli apparecchi di sollevamento e trasporto. Complessivamente le forniture di mezzi di trasporto hanno rappresentato nello scorso anno oltre l'82 % del fatturato per l'estero. Durante la prima metà di quest'anno il fatturato per l'estero, mentre è rimasto stazionario per le costruzioni navali, è cresciuto quasi della metà per le altre produzioni, testimoniando così una capacità di espansione non subordinata all'andamento della congiuntura nel campo delle attività cantieristiche.

Per quanto riguarda il flusso delle nuove ordinazioni dall'estero si è avuto, rispetto all'eccezionale livello raggiunto nel 1955 (circa 94 miliardi di lire), una flessione imputabile esclusivamente alla contrazione delle commesse per costruzioni navali. Queste ultime sono risultate in diminuzione anche nel corso del 1957. Le commesse relative alle produzioni meccaniche, invece, hanno conseguito nella prima metà del corrente anno un aumento del 41 % rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

La Finmeccanica e l'industrializzazione del Mezzogiorno

Il Gruppo — già fortemente impegnato nel Mezzogiorno con un nucleo di imprese (9 Aziende oltre lo stabilimento di Pomigliano d'Arco dell'Alfa Romeo, con un complesso di oltre 10 mila addetti) che rappresenta il nerbo dell'industria meccanica meridionale (1) — non può non porsi come primo obiettivo della propria azione in favore del Sud un assetto equilibrato delle Aziende ivi esistenti. Una politica di industrializzazione delle regioni meridionali non può, infatti, concepirsi solo come un processo di sviluppo in estensione ed implicare la creazione a qualunque condizione, anche su basi chiaramente precarie, di una maggiore occupazione industriale.

La situazione complessiva delle industrie meccaniche napoletane ha segnato un progresso, nonostante che due di esse — e precisamente gli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli e l'Industria Meccanica Napoletana — non abbiano ancora superata la crisi della conversione dalle loro attività originarie, fondate esclusivamente sulle commesse belliche, a produzioni civili.

Il fatturato delle Aziende napoletane del Gruppo, dopo aver subito una forte contrazione tra il 1954 e il 1955, ha avuto un'apprezzabile ripresa nel 1956, realizzando, nello scorso anno, un incremento (+ 23 %) di poco inferiore a quello dell'intero Gruppo. Nondimeno il fatturato pro-capite nelle Aziende meridio-

(1) Nella zona napoletana quattro quinti dei dipendenti delle aziende meccaniche con oltre 100 addetti sono compresi negli organici delle Società del Gruppo.

8

nali (2,5 Lmil. nel 1956) è ancora sensibilmente inferiore a quello delle altre imprese del Gruppo (3,1 Lmil.).

Come già accennato e come vedremo più avanti, esaminando la situazione delle singole Aziende, l'andamento economico degli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli e dell'I.Me.Na. permane così pesantemente deficitario da palesare chiaramente una situazione di intensa anomalia economica-industriale; il che impone una revisione della loro impostazione e dei loro programmi.

Consapevole della funzione che è chiamato ad assolvere nel Sud nel quadro di una politica di espansione e di migliore distribuzione del reddito nazionale, il Gruppo si appresta ad intensificare i propri sforzi per assicurare un maggior sviluppo delle proprie industrie meridionali. Sono già in corso di attuazione lavori per il potenziamento dei Cantieri di Castellammare di Stabia (con modifiche che, fra l'altro, consentiranno l'impostazione di navi fino a 45.000 t.s.l.) e per l'ammodernamento degli impianti della Soc. Esercizio Bacini e Scali Napoletani.

Desideriamo assicurarVi che, appunto in considerazione delle precedenti esperienze, per evitare il ricostituirsi di delicate situazioni, che, oltre ad essere onerose per il Paese, non recherebbero giovamento al Mezzogiorno, abbiamo predisposto gli strumenti per sviluppare organicamente la nostra azione nel Sud. A tal fine è stato costituito, nell'ambito della Finmeccanica, un gruppo di lavoro che, affiancato da alcuni esperti stranieri di provata capacità, sta elaborando un piano coordinato per puntualizzare le iniziative in corso, stabilire i provvedimenti da prendere per una più efficace gestione, analizzare sulla base di accurate indagini di mercato le possibilità di nuove iniziative.

Le linee generali seguite dalla Finmeccanica nei riguardi del problema meridionale si riassumono quindi:

- nello sviluppo delle iniziative sane che presentano favorevoli prospettive;
- nella trasformazione delle iniziative non riuscite, ma suscettibili di conversione o di risanamento;
- nella individuazione delle situazioni insanabili che occorre eliminare con draconiana decisione;
- nella individuazione e creazione, ove possibile, di nuove iniziative atte a far sorgere nuovi stabili posti di lavoro.

L'andamento economico e le prospettive

I progressi realizzati dal Gruppo sul piano produttivo non hanno potuto tradursi se non parzialmente in miglioramenti di gestione. Purtroppo le gravi difficoltà in cui continuano a dibattersi alcune aziende operanti in settori caratterizzati da un persistente squilibrio tra capacità produttiva e possibilità di mercato hanno avuto una forte incidenza nell'andamento economico complessivo del Gruppo, limitando i benefici derivanti dai miglioramenti di gestione conseguiti nella maggior parte delle Consociate. È da notare poi che i bilanci delle aziende cantieristiche, come vedremo più avanti, risentono ancora delle conseguenze di commesse assunte a prezzi assolutamente inadeguati e, nella maggior parte dei casi, senza clausola di revisione. Purtroppo il riflesso negativo di tali commesse

Bilancio del Lavoro nel Gruppo

Aumento dell'occupazione e delle retribuzioni

Nonostante che gli incrementi di produzione del Gruppo siano stati realizzati principalmente attraverso il progressivo assorbimento dei margini non utilizzati di capacità produttiva, un più razionale impiego delle attrezzature e mediante una maggiore meccanizzazione, l'occupazione nel complesso delle aziende Finmeccanica, già in aumento nel precedente esercizio, ha segnato un ulteriore incremento di quasi 800 unità tra il 1° luglio 1956 e la corrispondente data di quest'anno, raggiungendo un totale di 71,4 mila unità (72,3 mila se si comprendono anche le sub-controllate). Questo progresso non rispecchia un andamento uniforme dell'occupazione nelle singole società del Gruppo. In diverse imprese, in relazione allo sfavorevole andamento produttivo di certi settori o a processi di riordinamento in corso, il numero degli addetti ha subito una flessione. Se si considera però la situazione dell'occupazione secondo le zone geografiche in cui sono distribuite le nostre industrie si nota che, fuorché nel gruppo degli stabilimenti dislocati a Genova e a Pistoia, il numero degli addetti è cresciuto in tutte le altre zone.

È questa una indicazione da tener presente nell'esaminare l'opportunità di consentire una maggiore elasticità delle aziende nell'adeguamento degli organici, conciliando questo indirizzo con l'esigenza sociale di evitare crisi, sia pure di transizione, nel livello complessivo dell'occupazione zonale, che verrebbe così tutelata, più efficacemente, su un piano dinamico anziché secondo criteri antieconomici, e a lungo andare insostenibili, di staticità.

Sul piano delle remunerazioni il personale del Gruppo ha realizzato nuovi miglioramenti. Nel corso del 1956 la busta paga oraria è cresciuta del 9 % mentre il costo del lavoro è aumentato dell'11 %. Le spese per il personale hanno raggiunto nel 1956 un totale di quasi 78 miliardi di lire, con un incremento di poco meno del 13 % rispetto all'anno precedente.

Andamento delle singole aziende

Esaminata la situazione e l'attività complessiva svolta nel Gruppo, passiamo ora in rassegna l'andamento generale ed economico delle singole Società controllate:

Gruppo Cantieri

Ansaldo

L'esercizio chiuso al 31 marzo 1957 è stato caratterizzato dal raggiungimento di un alto livello di attività che ha consentito in tutti gli stabilimenti, sia pure con intensità diversa, quasi il pieno impiego delle maestranze e il pressoché totale sfruttamento degli impianti.

Rilevantissima è stata altresì l'acquisizione di lavoro che per il solo settore navale è stato di: una nave passeggeri da 30.000 tonnellate, 4 grandi cisterne da 52.000 tonn., 14 cisterne da 32-35.000 tonn., 17 navi da carico da 16-19.000 tonn. e 2 navi miste da 4.000 tonn. In totale ben 38 navi, 28 delle quali monteranno apparati propulsori di produzione Ansaldo.

Il carico di ordini si presenta di conseguenza tale da assicurare a tutti gli stabilimenti una piena attività per i prossimi esercizi, eccezione fatta per lo stabilimento ex ferroviario.

Nella precedente relazione Vi avevamo di già brevemente intrattenuti sulla grave situazione economica e di lavoro nella quale questa ultima unità continuava a trovarsi, e della necessità conseguente di indirizzare in altri campi la sua attività produttiva, e precisamente nella fabbricazione di impianti industriali (impianti chimici, cementerie e raffinerie etc.); nonostante tali direttive abbiano conseguito concreti risultati con l'acquisizione di importanti ordini, la gestione dell'ex-ferroviario rimane pesantemente deficitaria sia per alcune com-

8

messe ferroviarie per l'estero sia per il non ancora raggiunto assetto generale dello stabilimento.

Per quanto riguarda il settore navale, i ridotti margini presentati già al momento dell'assunzione dalla maggior parte delle commesse costituenti il carico di lavoro espletato nell'anno, hanno praticamente determinato con quelli dell'ex ferroviario i risultati di fine esercizio, anche quest'anno negativi. Ed è opportuno avvertire sin d'ora del fatto che tali circostanze influenzeranno in maniera gradatamente decrescente anche gli esercizi immediatamente successivi a questo che Vi andiamo illustrando, nonostante l'entità del carico di lavoro acquisito dalla società.

In altra parte della presente relazione Vi sono stati delineati gli aspetti generali dell'andamento delle industrie cantieristiche in relazione alla particolare situazione verificatasi in campo armatoriale. Qui ci preme solo sottolineare che le circostanze eccezionalmente favorevoli verificatesi nel corso del 1956 per i cantieri navali, sono ormai esaurite nei loro effetti con un arresto quasi assoluto delle nuove ordinazioni, e che ormai perdura da molti mesi. È superfluo soggiungere che la congiuntura viene seguita con estrema attenzione poichè un prolungarsi della situazione attuale porrebbe gravi interrogativi sul futuro dei cantieri una volta esaurito l'attuale portafoglio di ordini.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Come l'Ansaldo, i Cantieri Riuniti dell'Adriatico hanno svolto nel corso dell'esercizio chiuso al 31-3-1957 una considerevole attività in tutti gli stabilimenti — eccettuato il Ferroviario, tuttora in situazione grave — che si è concretata in un fatturato percentualmente superiore del 25 % a quello dell'anno precedente.

Il carico di lavoro è tale da assicurare a questo complesso, ripetuta l'eccezione di cui sopra, una piena attività per altri due anni; sebbene attenuatosi in dipendenza della nota congiuntura del mercato navale, il flusso degli ordini acquisiti nel corso dell'esercizio si è mantenuto soddisfacente: è stata commessa ai Cantieri la costruzione di 9 unità, tutte con apparato motore C.R.D.A., per complessive 152.000 tonn.

Da molti mesi però l'assunzione di ordini nel campo navale è completamente cessata, come del resto è avvenuto per gli altri cantieri del Gruppo.

Le ultime navi acquisite hanno presentato condizioni economicamente più favorevoli di quelle che hanno costituito il carico di lavoro svolto nell'esercizio, conclusosi con risultati deficitari e potranno per la loro parte influenzare favorevolmente i futuri esercizi.

Peraltro il peso delle commesse assunte a prezzi non remunerativi si farà ancora avvertire anche nei risultati economici dei prossimi due esercizi; nè è possibile oggi antivedere anche per il seguito un favorevole andamento aziendale data la mancanza di nuovi ordini già accennata e il netto orientamento al ribasso dei prezzi spuntabili sulle costruzioni navali.

Navalmecanica

Anche questa società ha svolto nel corso dell'esercizio una attività sufficientemente intensa: sono state impostate navi per 33.600 t.s.l., e consegnate navi per 6.050 t.s.l.

Rilevante il tonnellaggio di naviglio impostato, a seguito del cospicuo carico d'ordini assunto fra il luglio 1956 e il marzo 1957, e che è tale da assicurare pieno lavoro all'azienda per tutto l'anno 1959 e parte del 1960. Sotto l'aspetto economico si può anticipare che a partire dall'esercizio 1958-59 si prevede di conseguire risultati soddisfacenti nel settore navale e comunque notevolmente migliori di quelli sinora ottenuti: l'esercizio in corso chiude tuttavia con una perdita alla cui formazione ha concorso in misura preponderante il risultato di gestione dello stabilimento Meccanico e Fonderie.

La sistemazione di quest'ultima unità non è stata ancora raggiunta nonostante alcuni nuovi indirizzi produttivi nel campo delle macchine utensili e l'intensa opera di riorganizzazione delle officine e dei servizi. È in corso di realizzazione un primo programma di ammodernamenti ed altri sono allo studio per adeguare i mezzi produttivi alle esigenze delle nuove lavorazioni.

Anche per il cantiere navale è in corso una completa riorganizzazione aziendale e l'introduzione di moderni sistemi di lavorazione, mentre si è dato inizio ai lavori di ammodernamento e potenziamento degli impianti che ne porteranno fra l'altro la capacità alla costruzione di navi da 45.000 t.s.l.

Arsenale Triestino

Come si prevedeva nella relazione al precedente esercizio anche per il 1956-57 sono stati ottenuti buoni risultati conseguenti al veramente notevole lavoro svolto: è stata raggiunta una cifra di fatturato di 2,8 miliardi (la più alta dal 1949 ad oggi) e sono stati conseguiti progressi di indubbio rilievo sotto l'aspetto della redditività aziendale.

La congiuntura favorevole assicura un soddisfacente carico di lavoro per lo esercizio prossimo, per il quale si può sin d'ora contare su risultati favorevoli.

Officine Allestimento Riparazioni Navi O.A.R.N.

Anche quest'azienda, favorita dalla congiuntura ha concluso l'esercizio con esito largamente positivo su un fatturato che ha superato i 4 miliardi e mezzo di lire. Nonostante la recente flessione dei noli il carico di lavoro si è mantenuto soddisfacente; si procederà inoltre ad opere di qualche rilievo per il potenziamento degli impianti.

L'andamento attuale lascia dedurre che l'esercizio in corso possa chiudere con risultati favorevoli.

Società Esercizio Bacini Napoletani

Nonostante la inadeguatezza degli impianti, la società dopo aver chiuso in perdita il suo primo bilancio — 1955 — ha già conseguito nell'anno 1956 utili di qualche entità anche se in minor misura delle aziende similari delle quali si è in precedenza parlato.

Nel corso dell'anno è entrato in esercizio il nuovo grande bacino di carenaggio, il quale peraltro richiederà ulteriori investimenti per il completamento dell'attrezzatura necessaria al suo funzionamento.

È inoltre allo studio un piano di sistemazione e ammodernamento dei rimanenti impianti che comporterà a sua volta investimenti cospicui e che dovrà porre l'azienda in condizione di produrre su più larghe basi ed a costi inferiori.

Altre Società

Alfa Romeo

Il fatturato di questa società ha registrato nell'esercizio chiuso al 31-12-1956 un ulteriore incremento, da 33 a 39 miliardi di lire; oltre il 35 % delle vendite sono state realizzate sui mercati esteri, con il che si è mantenuto il soddisfacente inserimento già in precedenza raggiunto: sono seguiti risultati economici pur essi migliorati e tali da consentire anche quest'anno la destinazione di una cifra ad ammodernamenti straordinari.

È tuttavia necessario tener presente che attualmente il mercato automobilistico presenta sintomi di stanchezza che impongono il più oculato controllo dei programmi di produzione e che hanno, recentemente, determinato una sensibile riduzione dei prezzi di vendita. Anche l'avvento del Mercato Comune pone in essere problemi che sin d'ora si cerca di inquadrare e risolvere soprattutto attraverso la compressione dei costi e l'alta qualità.

Negli stabilimenti di Pomigliano d'Arco si è potuta registrare, sebbene su scala assai modesta, una certa ripresa del settore aeronautico a seguito di commesse pervenute dal Ministero della Difesa: le attrezzature di questo settore vengono tenute efficienti, anche in mancanza di adeguato lavoro, in vista della possibilità di effettuare attività di revisione e riparazione di motori oltre che per necessità militari, per gli apparecchi delle linee aeree civili.

Motomeccanica

Sebbene in misura inferiore al previsto la società ha realizzato nell'esercizio un certo progresso che le ha consentito di chiudere il proprio bilancio con un modesto utile.

Considerato l'andamento avverso delle vendite in campo trattoristico, determinato oltre che dalla forte concorrenza anche dallo sfavorevole andamento stagionale e dal generale disagio della agricoltura, è da prevedere per il corrente esercizio un risultato negativo in questo settore. Gli altri settori e cioè quello dei carrelli semoventi elevatori, del macchinario per aria compressa e della fonderia di acciaio, hanno avuto un andamento equilibrato.

Filotecnica Salmoiraghi

Continuano a manifestarsi per questa azienda i benefici riflessi seguiti alla riorganizzazione della sua attrezzatura sia sotto l'aspetto produttivo, sia sotto l'aspetto commerciale.

Il graduale miglioramento apportato ad impianti ed attrezzature secondo un programma tuttora in fase di attuazione, l'aggiornamento e la riprogettazione degli strumenti da produrre insieme a nuove lavorazioni effettuate su licenza di case estere hanno consentito una maggiore affermazione e diffusione dei prodotti di questa società.

Lo scorso esercizio si è chiuso in utile; quello in corso molto probabilmente segnerà un ulteriore progresso.

Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo San Giorgio

L'andamento dell'esercizio 1956 ha confermato le previsioni espresse nella precedente relazione ed il bilancio si è chiuso con una perdita di rilievo.

Si deve tuttora lamentare, specie per lo stabilimento di Campi, l'inadeguatezza della richiesta all'interno e la forte concorrenza che sul mercato internazionale si incontra da parte di aziende che da gran tempo operano nel settore.

Da un punto di vista produttivo, incoraggianti risultati sono stati ottenuti nello stabilimento di Sestri; meno brillanti sotto l'aspetto commerciale, anche qui in dipendenza del non sufficiente assorbimento offerto dal mercato.

Buono resta per contro l'andamento dello stabilimento di Rivarolo, per il quale però si dovrà procedere ad un sostanziale ammodernamento degli impianti, considerata la vetustà di quelli esistenti.

Malgrado gli sforzi dispiegati per ottenere una riduzione dei costi tale da renderli competitivi sul mercato interno e su quello internazionale, l'azienda non è ancora riuscita a raggiungere risultati soddisfacenti.

Il problema, di non facile soluzione per la sua complessità, è attentamente studiato: sarebbe tuttavia non realistico attendersi un rapido miglioramento dei risultati di gestione.

Nuova San Giorgio

La società articola la sua attività su produzioni di media meccanica e meccanica di precisione, principali fra esse le centrali di tiro, le macchine per filatura, per calzifici e maglifici, e gli impianti ausiliari di bordo.

Dopo le notevolissime difficoltà incontrate a suo tempo per ridurre a dimensioni economiche la struttura aziendale, essenzialmente sotto il profilo del personale, altre difficoltà altrettanto impegnative sono sorte sul piano tecnico e commerciale: aggiornamento nella progettazione e produzione delle centrali di tiro, inserimento sui mercati interno ed estero nel difficile settore delle macchine tessili, insufficienza di lavoro per gli ausiliari di bordo.

Ovviamente il peso di tali circostanze ha gravato sul bilancio aziendale: nè è tuttavia prevedibile per l'esercizio corrente una sensibile riduzione delle perdite.

Sul futuro dell'azienda è difficile far previsioni soprattutto per il settore degli

X

impianti di direzione di tiro, essendo tale campo di lavoro estremamente incerto e discontinuo. Il settore degli ausiliari di bordo oggi sufficientemente attivo è tuttavia legato alle alterne vicende del mercato delle costruzioni navali. Migliori speranze è lecito concepire per il settore degli impianti di filatura nei quali l'azienda ha già ottenuto qualche affermazione.

Stabilimento Meccanico Metallurgico Genovese Ansaldo Fossati

La situazione di questa società è ormai da lungo tempo assai grave: il venir meno della possibilità — consentita in passato da circostanze eccezionali — di collocare all'estero i trattori di grande potenza, le difficoltà di riconvertire la produzione su trattori medi tali da trovar mercato nel difficile periodo attraversato dal settore trattoristico, ed in pratica la impossibilità di rivolgersi a produzioni diverse da quelle tradizionali — in relazione agli impianti esistenti ed alla qualificazione delle maestranze — condizionano in modo ferreo le possibilità di soluzione del problema.

Appare pertanto inevitabile, almeno in un primo tempo, un ridimensionamento aziendale in limiti alquanto più ristretti di quelli attuali nell'attesa o di una auspicata inversione di tendenza del mercato trattoristico — il che potrebbe aprire la via ad un risanamento aziendale — o di un consolidamento della tendenza attuale — il che imporrebbe al gruppo una radicalmente diversa impostazione del problema trattoristico.

Fonderie Officine San Giorgio Pra

La società non ha ancora raggiunto sul piano tecnico un assetto soddisfacente: si tratta come è noto di uno stabilimento altamente meccanizzato e la cui messa a punto degli impianti ha comportato un rilevante lasso di tempo, ritardando così oltre il previsto l'avvio della produzione a ritmo normale.

Si prevede peraltro che entro breve tempo sarà possibile intensificare la produzione che fino ad ora ha trovato un buon assorbimento.

L'andamento economico, pur conservandosi negativo, ha tuttavia registrato netti progressi nei confronti degli esercizi precedenti con tendenza ad un ulteriore miglioramento nell'esercizio in corso.

Stabilimenti di S. Eustacchio

Anche quest'anno la società ha conseguito buoni risultati seppure lievemente inferiori a quelli dello scorso esercizio.

Un ulteriore aumento nella produzione dei cilindri — principale settore dell'attività aziendale — delle grandi macchine utensili nonché delle fusioni in ghisa ed acciaio conseguente ad un sostanziale programma di potenziamento degli impianti consentirà un aumento delle vendite dei prodotti aziendali che risultano sempre bene accettati al mercato.

Buone pertanto si presentano le prospettive per il prossimo esercizio sociale.

Altro elemento che può influire in senso sfavorevole sui risultati economici risiede nell'andamento costantemente decrescente dei prezzi dei metalli non ferrosi, particolarmente del rame; potranno perciò determinarsi *minus valenze* delle scorte.

Aghi Zebra San Giorgio

Nonostante il fatto che anche l'ultimo bilancio di questa azienda registri una perdita, d'altra parte di lieve entità, si può affermare che sono stati conseguiti nuovi progressi sia sul piano tecnico, sia su quello commerciale.

Il prodotto è ormai ben affermato anche all'estero e con un allargamento della produzione si dovrebbe pervenire a risultati positivi.

O.T.O. Melara

Anche quest'anno la società ha chiuso il proprio bilancio in utile.

Il settore artiglierie e munizionamento ha potuto svolgere una soddisfacente attività per l'acquisizione di importanti commesse che hanno rappresentato una buona metà del carico di lavoro totale; questa situazione sembra possa essere mantenuta nel 1957.

Anche il reparto delle macchine tessili per lana, a seguito di una certa ripresa di attività nel ramo, offre discrete speranze per il futuro, sebbene le vendite nel 1956 siano state piuttosto contenute: deciso sembra però il miglioramento registrato nei primi mesi del 1957.

Per il settore trattoristico l'azienda partecipa alle preoccupazioni comuni alle imprese similari delle quali si è già in precedenza detto, sebbene in posizione diversa e nettamente migliore a quella di altre consorelle.

Il risultato economico del corrente esercizio è previsto, a causa della recessione del settore trattoristico, inferiore a quello dell'esercizio scorso.

Termomeccanica Italiana

Anche quest'anno il bilancio della società chiude in perdita, principalmente a causa dei costi di avviamento delle nuove produzioni intese a disimpegnare quanto più possibile l'andamento aziendale dalle vicissitudini dell'industria cantieristica.

Come è stato detto nella precedente relazione, l'azienda ha rivolto i suoi studi verso produzioni che si adattassero alla sua struttura, ai suoi impianti ed alle sue dimensioni ed ha cercato di penetrare i nuovi mercati, il che ha comportato notevoli sforzi e sacrifici.

Alcuni successi iniziali hanno premiato il lavoro compiuto: anche in questo esercizio si è rilevata una espansione nella produzione e un aumento del fatturato, con il che si è ottenuto il pieno impiego delle maestranze ed il quasi completo sfruttamento degli impianti.

Circa i risultati economici futuri è presumibile che — anche per il corrente esercizio — essi permarranno negativi, con tendenza però ad una progressiva riduzione delle perdite che dovrebbe condurre abbastanza rapidamente al raggiungimento dell'equilibrio aziendale.

S.A.F.O.G. - S.A. Fonderie Officine di Gorizia

La società ha continuato a risentire della congiuntura per quanto riguarda la produzione di telai per cotonifici, che a sua volta condiziona in gran parte quella della annessa fonderia di ghisa. Normale invece è stata l'attività della fonderia di acciaio.

L'azienda ha cercato di porre rimedio alla carenza di lavoro conseguente alla scarsa richiesta delle tessiture nazionali, cercando di collocare all'estero una parte della sua produzione di telai; qualche risultato ed alcune trattative in corso lasciano adito a qualche speranza di poter conseguire attraverso l'esportazione un sufficiente flusso d'ordini.

Si sta intanto provvedendo al rinnovo di alcuni impianti ormai inefficienti per vetustà e tecnicamente sorpassati.

Spica

L'azienda produce apparati di iniezione completi e ricambi. Per i primi la sua attività è condizionata dalla richiesta del suo principale cliente e cioè dell'Alfa Romeo. Per i secondi opera invece sul mercato ove incontra, oltre la concorrenza delle più accreditate industrie estere, anche quella di molte aziende a tipo artigianale.

Mediante un'assidua opera di affinamento tecnico del prodotto, di automazione dei procedimenti, e di controllo sui costi, l'azienda ha migliorato costantemente i suoi risultati riuscendo a conseguire un modesto utile di bilancio.

L'equilibrio raggiunto è tuttavia ancora precario, e per la impossibilità di contare su di un flusso costante di ordini per gli apparati di iniezione, e per i ridottissimi margini spuntabili nella vendita dei ricambi, a causa della concorrenza cui si è fatto cenno.

Marconi Italiana

Come è noto la nostra partecipazione in questa società non è maggioritaria, essendo le azioni possedute per il 49,6 % da noi, per altrettanto dalla Marconis' Wireless Telegraph Co., e per lo 0,8 % dalla Finanziaria Marconi.

Varie circostanze hanno influenzato l'andamento della società nel corso dell'esercizio: una marcata flessione nella domanda di valvole trasmettenti ed in genere nel settore delle telecomunicazioni nonché l'inizio di lavorazioni basate su progetti interamente nuovi hanno portato ad un sensibile rallentamento nella

produzione dello stabilimento di Genova, che ha pertanto registrato un pareggio economico.

Si è per contro avuta una forte richiesta di valvole riceventi, per il che lo stabilimento dell'Aquila ha segnato notevoli progressi, senza peraltro riuscire ad eliminare completamente le perdite d'esercizio: provvedimenti sono, peraltro, in corso per il superamento di questa situazione, attraverso, soprattutto, lo sviluppo delle produzioni economicamente già sane, per le quali, anzi, è in studio un programma di potenziamento dello stabilimento.

Microlambda - Società per studi ed applicazioni di elettronica

Come previsto nello scorso anno, la società non ha potuto assicurarsi un carico di lavoro adeguato alle sue possibilità e, pertanto, l'esercizio si è concluso con un modestissimo utile.

Nell'anno in corso la situazione non è sostanzialmente mutata anche se l'afflusso degli ordini ha manifestato una certa ripresa.

L'azienda non ha, ovviamente, cessato dall'assolvere ai suoi compiti di studio e ricerca che costituiscono il presupposto indispensabile — dato il rapido evolversi della tecnica elettronica — per il conseguimento di nuovo lavoro tanto nel campo militare quanto in quello civile.

All'uopo la società si è assicurata la collaborazione di consulenti esterni e sono in corso di trattativa accordi di collaborazione con altre aziende del ramo.

Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali - AERFER

Perfezionata nell'esercizio decorso la concentrazione in questa nuova società del complesso industriale dell'IMAM di Napoli (Vasto e Capodichino) e di quello degli stabilimenti di Pomigliano, l'attività industriale dell'azienda si riassume ora in tre settori, aeronautico, ferroviario, carrozzerie di veicoli industriali.

La gestione si è conclusa complessivamente in utile, seppure modesto; le perdite incontrate nel settore ferroviario sono state assorbite dai maggiori margini attivi presentati dal settore aeronautico.

È proseguito il lavoro di costruzione e sperimentazione dei prototipi Ariete derivati dal Sagittario già collaudato con successo lo scorso anno mentre è proseguita, con la revisione di aerei militari, la produzione di parti di ricambio su licenza di costruttori americani. Per il futuro desta preoccupazione il fatto che può sin d'ora prevedersi nel settore aeronautico una carenza di lavoro; è superfluo dire che si stanno da tempo prendendo opportuni ed assidui contatti con imprese europee ed americane per reperire nuove fonti di attività, mentre sono allo studio le possibilità di lavoro nel campo civile.

Per la parte ferroviaria lo stato di insufficienza di ordini è al presente superato e l'attuale carico di lavoro consente per un discreto lasso di tempo una certa tranquillità.

Il corrente esercizio dovrebbe concludersi con un risultato soddisfacente.

Industria Meccanica Napoletana Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

Queste società si differenziano nettamente come andamento e come problemi dalle altre aziende napoletane del Gruppo. Entrambe possono considerarsi come l'espressione patologica di quelle aziende che, sviluppatesi essenzialmente sul piano delle produzioni di guerra, hanno di poi trovato le maggiori difficoltà di riconversione.

Sono stati effettuati molteplici tentativi in diverse direzioni per individuare indirizzi sviluppabili e consolidabili nella produzione di articoli per il mercato civile, però i risultati non sono stati tali da offrire una base di lavoro continuativo sufficiente a sostenere le dimensioni degli stabilimenti e del personale in forza. Alle difficoltà generali di simili riconversioni si sono aggiunte quelle derivanti dal decentramento delle aziende tanto dal mercato di vendita quanto da quello di acquisto dei materiali e parti finite che rimangono ambedue, prevalentemente, nell'Italia settentrionale.

Le commesse militari, per le quali le attrezzature erano rispondenti ed il personale qualificato, hanno quindi continuato ad essere parte determinante dell'attività aziendale ma, nel complesso, sia quelle destinate alle forze armate del Paese sia quelle rientranti nel quadro generale delle iniziative occidentali (PAM, NATO, ecc.) hanno dimostrato saltuarietà e precarietà tali da non poter essere riguardate come premesse valide per la prosecuzione di un'attività proporzionata alle dimensioni aziendali.

Si aggiunga che i tentativi di riconversione sono stati in genere presi sotto la pressione del mantenimento di queste ultime: le nuove produzioni hanno pertanto spesso comportato cospicui costi di avviamento non sempre recuperabili, e i tempi di attuazione sono stati indebitamente accelerati rispetto alle esigenze tecniche, il che, unitamente alla eterogeneità ed alla discontinuità del lavoro, è stato ulteriore causa di dispersioni ed appesantimenti; in queste circostanze gli elementi psicologici che si manifestano nelle aziende in perenne esuberanza di personale in confronto al carico di lavoro, hanno pure avuto un notevole peso sul cronico dissesto delle società e sul logoramento delle direzioni succedutesi.

La sproporzione esistente tra impianti e maestranze disponibili da un lato, e lavoro reperibile dall'altro, sia nei nuovi campi civili, sia in quelli tradizionali militari, non si è purtroppo mai potuta sanare.

La costosa esperienza passata ammonisce come non si possa ulteriormente pensare a tentativi di « rilancio » sulle attuali dimensioni, e che la ripresa non possa tentarsi, e gradualmente, che su basi ineluttabilmente ridimensionate.

Fabbrica Macchine Industriali

Favorevole si è presentato anche nel 1956 l'andamento di questa azienda.

Il buon carico di lavoro, costituito da ordinazioni di macchine per cartucceria commesse dall'estero, di macchine per scatolame e in minor misura da parti per macchine utensili, ha consentito il pieno impiego delle maestranze con un soddisfacente grado di sfruttamento degli impianti.

La gestione dell'esercizio scorso è stata attiva e si pensa che anche per il corrente anno il bilancio possa concludersi in utile.

AVIS - Industrie Stabiensi Meccaniche-Navali

La società si dedica, come è noto, unicamente alla riparazione di materiale ferroviario trainato; nel corso dell'esercizio 1956 ha visto ridursi ulteriormente rispetto all'anno precedente il suo carico di lavoro per il minor numero di rotabili ricevuti, per la riparazione, dalle FF.SS.

L'aver potuto ottenere alla chiusura di bilancio un utile, ancorchè modestissimo, è dovuto in gran parte al rigoroso controllo delle spese ed ai miglioramenti conseguiti nel rendimento delle maestranze.

Essendosi accentuata nel 1° semestre del corrente anno la carenza di lavoro da parte delle FF.SS. è da prevedere per l'esercizio che succede a quello in esame un risultato di gestione negativo, nonostante si siano stornate, in favore dell'« Avis », aliquote di lavoro inizialmente destinate ad altre società del gruppo: per l'avvenire si pensa di dare maggiori proporzioni a tali trasferimenti.

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipazione sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio unit. delle azioni	Importo a Bilancio
A. C. Me. in liquid.	4.000	100%	300	300	1.200.000
AERFER in liquid.	510.000	51%	1.000	529,41	270.000.000
Aghi Zebra	127.500	51%	1.000	1.000	127.500.000
Alfa Romeo	6.120.000	51%	1.000	1.000	6.120.000.000
Ansaldo	4.590.000	51%	1.000	1.000	4.590.000.000
Ansaldo Fossati	76.500 1/60	51%	1.000	1.000	76.500.016
Ansaldo S. Giorgio	2.295.000	51%	900	900	2.065.500.000
Arsenale Triestino	76.500	51%	2.800	1.600	122.400.000
AVIS	30.600	51%	10.000	10.000	306.000.000
S.I.S.P.Re.	500	50%	1.000	1.000	500.000
Co.Ge.I. in liquid.	25.000	50%	20	—	3
C.R.D.A.	1.530.000	51%	1.000	683,33	1.045.500.000
C.A.M.I.M.	30.000	20%	1.000	1.000	30.000.000
Delta	214.200	51%	1.000	1.000	214.200.000
Elettrodomestici S.G.	102.000	51%	1.000	1.000	102.000.000
Esercizi Bacini Napoletani	50.000	5%	1.000	1.000	50.000.000
Fabbr. Macchine in liquid.	8.160	51%	1.000	1	8.160
Fabbr. Macchine Industriali	204.000	51%	1.000	1.000	204.000.000
Filotecnica Salmoiraghi	5.100.000	51%	100	100	510.000.000
Fonderie Gorizia	12.750	51%	20.000	20.000	255.000.000
Fonderie S. Giorgio Pra	244.800	51%	1.000	1.000	244.800.000
Marconi Italiana	744.000	49,6%	650	650	483.600.000
I.M.A.M. in liquid.	637.500	51%	400	400	255.000.000
I.Me.Na.	51.000	51%	1.000	1.000	51.000.000
A RIPORTARE					17.124.708.179

Allegato al Bilancio

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipazione sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio unit. delle azioni	Importo a Bilancio
				RIPORTO	17.124.708.179
I.M.A.M. - AERFER	536.010	51%	1.000	1.000	536.010.000
Merisinter	40.000	49,02%	2.500	2.500	100.000.000
Metalmeccanica	183.600	51%	250	250	45.900.000
Microlambda	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Motomeccanica	306.000	51%	1.000	1.000	306.000.000
Navalmeccanica	1.020.000	51%	1.000	1.000	1.020.000.000
Nuova San Giorgio	357.000	51%	1.000	1.000	357.000.000
O.A.R.N.	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Officine Pistoiesi	397.800	51%	500	500	198.900.000
O.M.S.S.A.	{ 74.935	49,98%	500	500	37.467.500
	{ 46		7	10	460
O.T.O. Melara	510.000	51%	1.000	1.000	510.000.000
SARA Elettronica	40.000	40%	1.000	1.000	40.000.000
S.I.G.M.E.	1.500	25%	10.000	10.000	15.000.000
S.I.P.A.I. in liquid.	95.000	95%	1.000	300	28.500.000
S.I.R.M.	90.706	45%	2.000	2.000	181.412.000
SPICA	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Stabil. S. Eustacchio	61.200	51%	10.000	7.500	459.000.000
Stabil. Mecc. Pozzuoli	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Termomeccanica	448.800	51%	1.000	1.000	448.800.000
S.I.M.E.A.	{ 100 liber.	10%	1.000	1.000	100.000
	{ 49.900 vers.3/10		300	300	14.970.000
					22.443.768.139

Deliberazioni dell'Assemblea

Con la rappresentanza di 49.973.984 azioni sulle 50.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

L'Assemblea:

ha approvato all'unanimità la relazione del Consiglio di Amministrazione, il Bilancio ed il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1957

ha nominato Amministratori per l'esercizio 1957-1958, i signori:

BARDOCCI Dr. Balduccio
BASOLA Avv. Enrico
BORACHIA Avv. Paolo
CASINI Cav. del Lav. Dr. Ing. Piero
CASSINIS Prof. Dr. Ing. Gino
FEA Prof. Dr. Ing. Leonardo†
MEDUGNO Dr. Leopoldo
SERNESI Salvino
SETTE Prof. Avv. Pietro
TUPINI On.le Avv. Giorgio
VIGNUZZI Dr. Ing. Guido

ha determinato il compenso ai Sindaci Effettivi per il triennio scadente il 30 giugno 1960

ha nominato, per il triennio suddetto, Sindaci Effettivi i signori:

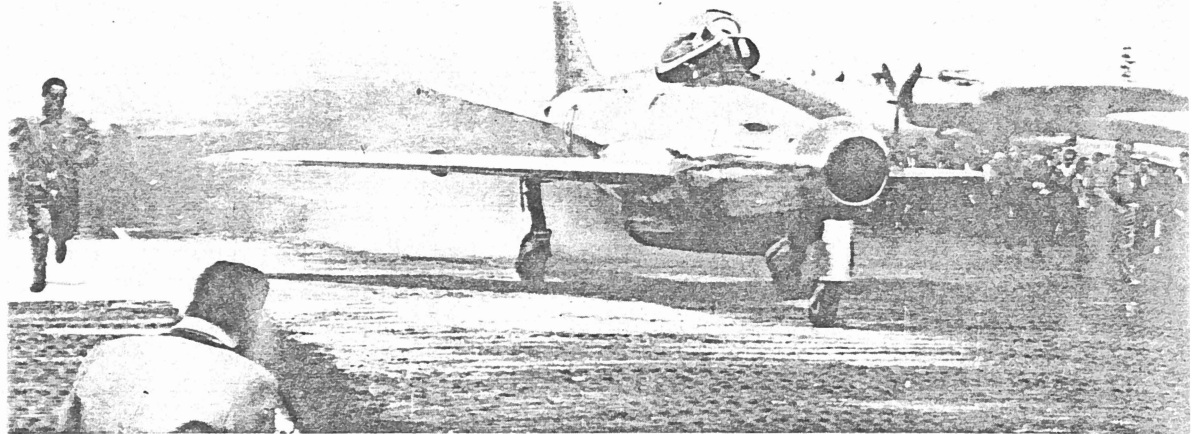
BERTERO Rag. Romualdo
BRAIDOTTI Dr. Mario
LEGGERI Rag. Vincenzo
SERANGELI Dr. Aldo
SERINO Prof. Dr. Gaetano

e sindaci supplenti i signori:

BERNARDI Dr. Domenico
MENZINGER Dr. Mario

riconfermando alla Presidenza del Collegio Sindacale il signor:

LEGGERI Rag. Vincenzo.



10.11. IMAM-AERFER, Pomigliano d'Arco. Il « Sagittario II » al 22° Salone Aeronautico di Parigi.





17

17. ANSALDO FOSSATI, Genova. Trattori in funzione di spazzaneve.

18. OTO MELARA, La Spezia. Trattori Oto al concorso nazionale di Torino.

18

