

10° ESERCIZIO SOCIALE 1957-1958

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

# FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI CON SEDE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA  
CAPITALE L. 50.000.000.000

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI  
30 DICEMBRE 1958

LIA

## **Consiglio di Amministrazione**

per l'esercizio 1957-58

*Presidente e Amministratore Delegato:* VIGNUZZI Dott. Ing. Guido  
*Amministratori:* BARDOCCI Dott. Balduccio  
BASOLA Avv. Enrico  
BORACHIA Avv. Paolo  
CASINI Cav. del Lav. Dott. Ing. Piero  
CASSINIS Prof. Dott. Ing. Gino  
FEA Prof. Dott. Ing. Leonardo †  
MEDUGNO Dott. Leopoldo  
SERNESI Rag. 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 Dott. Mario  
SERANGELI Dott. Aldo  
SERINO Prof. Dott. Gaetano

*Sindaci supplenti:* BERNARDI Dott. Domenico  
MENZINGER Dott. Mario

**Direttore Generale:** GUANI Cav. del Lav. Dott. Ermanno

**Segretario del Consiglio:** AVALLONE Dott. Avv. Giorgio

## **Consiglio di Amministrazione**

per l'esercizio 1958-59

*Presidente e Amministratore Delegato:* VIGNUZZI Dott. Ing. Guido  
*Vice Presidente:* BARDOCCI Dott. Balduccio  
*Amministratori:* BASOLA Avv. Enrico  
CASINI Cav. del Lav. Dott. Ing. Piero  
CASSINIS Prof. Dott. Ing. Gino  
DELLA PORTA Dott. Ing. Enrico  
MEDUGNO Dott. Leopoldo  
SASSI Prof. Dott. Arturo  
SERNESI Rag. Salvino  
SETTE Prof. Avv. Pietro  
TUPINI On. Avv. Giorgio

**Comitato Esecutivo:** VIGNUZZI - BARDOCCI - SERNESI -  
SETTE - TUPINI. *Segretario:* MEDUGNO

## **Collegio Sindacale**

per il triennio scadente il 30-6-1960

*Presidente:* LEGGERI Rag. Vincenzo

*Sindaci effettivi:* BERNARDI Dott. Domenico  
BERTERO Rag. Romualdo  
SERANGELI Dott. Aldo  
SERINO Prof. Dott. Gaetano

*Sindaci supplenti:* MENZINGER Dott. Mario  
VIGORITI Dott. Beniamino

**Direttore Generale:** GUANI Cav. del Lav. Dott. Ermanno

**Segretario del Consiglio:** AVALLONE Dott. Avv. Giorgio

## SITUAZIONE DI ALCUNI SETTORI DELL'INDUSTRIA MECCANICA

Accenneremo ora all'andamento ed alle prospettive di alcune delle produzioni alle quali partecipano le Aziende del Gruppo.

### Industrie cantieristiche

Nel 1957 sono state varate in Italia navi per circa 480 mila tonnellate di stazza lorda e impostate per oltre 650 mila tonnellate. Le navi consegnate hanno superato le 380 mila t.s.l.

Al conseguimento di tali livelli, mai raggiunti precedentemente, hanno dato un apporto preminente i cantieri del Gruppo che, nello stesso periodo, hanno varato navi per oltre 300.000 t.s.l. (+ 36,5 % rispetto al 1956) e impostato nuove unità per circa 380.000 t.s.l. (+ 39 % circa rispetto al 1956). Le navi consegnate hanno sfiorato le 300.000 tonnellate. L'attività dei nostri cantieri si è ulteriormente intensificata nella prima metà del 1958: essi hanno infatti varato naviglio per 230.000 t.s.l. e ne hanno impostato per oltre 250.000 t.s.l.

Purtroppo, però, questo sostenuto andamento produttivo è in netto contrasto con le prospettive del settore, che sono infatti quanto mai oscure e non consentono alcun ottimismo.

L'inversione della congiuntura, manifestatasi già nel corso del 1956 con una riduzione dei noli e con una contrazione della domanda mondiale di nuove navi, si è purtroppo ulteriormente consolidata, inaridendo ovunque il flusso di nuovi ordini e determinando anche l'annullamento di numerosi contratti. L'attuale ritmo produttivo deve pertanto considerarsi transitorio; per i nostri cantieri esso potrà continuare sostenuto solo fino ai primi mesi del 1959.

Il progressivo esaurimento delle costruzioni in corso senza un corrispondente afflusso di nuove commesse si contrappone, per contro, ad una capacità produt-

tiva che in tutto il mondo, ed anche in Italia, è stata notevolmente incrementata durante questi anni. Tale capacità viene unanimemente giudicata in eccesso anche rispetto ai livelli che la domanda di nuovo naviglio potrà raggiungere con la normalizzazione della congiuntura nel campo delle costruzioni navali.

Non vi è dubbio che il detto squilibrio tra offerta e domanda di nuovo naviglio sottoporrà ad una dura prova i nostri cantieri.

Nonostante i notevoli sforzi fatti, come Vi è noto dalle precedenti relazioni, per l'ammodernamento degli impianti e per un migliore assetto organizzativo, i nostri costi continuano ad essere superiori alla concorrenza estera, che ovviamente non si è fermata sulle sue posizioni.

Sulle cause che concorrono a creare un simile stato di cose Vi abbiamo ampiamente intrattenuti nella relazione dello scorso anno; vorremmo ci dispensaste dal ripeterci. Desideriamo invece sottolineare che questo divario di costi è estremamente rigido, anche perchè la concorrenza, come detto, progredisce; da una parte infatti i nostri sforzi per una migliore economia di costi sono menomati da quel fattore « libertà direzionale » su cui Vi abbiamo intrattenuto nella prima parte di questa relazione, dall'altra lo squilibrio riflette fattori oggettivi non suscettibili di essere eliminati con la sola azione aziendale. Si aggiunge ora il non lontano problema del volume di lavoro sopra ricordato, mancando il quale ogni sforzo per ridurre i costi si arena.

Ad aggravare un quadro tanto oscuro, l'apporto delle provvidenze governative attualmente in atto, secondo la legge Tambroni, si sta sensibilmente riducendo; il loro livello è ormai tale, allo stato dei fatti, da considerarsi inoperante.

Ancora una volta dobbiamo quindi porre l'accento sull'assoluta necessità che vengano tempestivamente adottate e consentite misure — sul duplice piano, aziendale per l'azione sui costi che non è sufficientemente libera, e governativo per ridare validità alle provvidenze vigenti — atte a prevenire una gravissima crisi in un settore, che, oltre ad essere importante in se stesso, esercita per le sue caratteristiche una influenza considerevole su molteplici altre attività industriali.

Non abbiamo mancato di intraprendere, con il fattivo appoggio dell'I.R.I., gli opportuni passi per richiamare l'attenzione dei competenti organi governativi su questa situazione.

Nel settore delle riparazioni navali, l'attività ha accusato qualche sintomo di rallentamento; il flusso delle nuove ordinazioni si mantiene ad un livello appena sufficiente. Le prospettive comunque appaiono confortanti — dato l'incremento avutosi nel tonnellaggio in navigazione — sebbene siano ora ovviamente influenzate dalla persistente crisi del mercato dei noli: pertanto riteniamo sempre giustificata la politica di consistenti investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento degli impianti, che è già stata posta in fase di esecuzione.

## Materiale mobile ferroviario

Nessun sostanziale miglioramento è avvenuto nella situazione di questo settore, il cui potenziale produttivo, secondo una recente indagine svolta da un'apposita Commissione nominata in seno al Ministero dell'Industria, risulta utilizzato in misura non superiore al 35 %. È da tener presente infatti che nel campo delle

cluse per condizioni di finanziamento onerose o per particolari difficoltà afferenti ai pagamenti. Attualmente sono in corso di conclusione trattative per la fornitura di locomotori elettrici alle ferrovie jugoslave e di locomotive Diesel alle ferrovie argentine.

Già nello scorso anno avevamo segnalato la necessità di procedere ad una riorganizzazione delle nostre attività nel campo delle costruzioni e riparazioni ferroviarie, concentrando le lavorazioni in un minor numero di aziende. In base a quella parte del nostro programma recentemente approvata, le costruzioni ferroviarie nel Mezzogiorno, attualmente suddivise tra l'IMAM-AERFER e gli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli, verranno riunite in un solo complesso a Pozzuoli, dopo opportune opere di risistemazione degli impianti, mentre il lavoro ferroviario finora svolto dalle nostre aziende del Centro Nord dovrebbe essere concentrato presso le Officine Pistoiesi. È in corso anche la concentrazione della riparazione veicoli presso una sola Azienda, l'AVIS di Castellammare, già specializzata in questa attività, così da assicurarle un lavoro adeguato alla sua potenzialità.

## Costruzioni di auto e floveicoli

L'espansione della produzione di autoveicoli in Italia, rallentatasi durante il 1957 (+ 11,4 %, contro incrementi dell'ordine del 17 % nel 1956 e del 24 % nel 1955), è ridivenuta particolarmente intensa nel 1958; nel primo semestre, infatti, la produzione nazionale si è avvicinata alle 200 mila unità, con un aumento di circa il 25 %, rispetto al corrispondente periodo del 1957, dovuto esclusivamente alle autovetture. I veicoli « derivati », autocarri ed autobus, sono invece in regresso.

La maggior componente di questa ripresa è rappresentata dalla domanda dei mercati esteri. Le esportazioni infatti — che già avevano consentito nel 1957 il collocamento dell'accresciuta produzione nazionale nonostante la flessione del mercato interno — si sono ulteriormente dilatate nel 1958. Il loro volume (37 % della produzione nazionale nel 1957) testimonia l'adeguamento dell'industria italiana alle caratteristiche delle maggiori industrie automobilistiche europee, le quali destinano alle esportazioni quasi metà della loro produzione. È poi degno di nota che circa tre quarti delle nostre esportazioni riguardano paesi europei.

Il nostro Gruppo ha migliorato la sua posizione nel settore. Il fatturato complessivo ha infatti raggiunto 43 miliardi di lire nel 1957, con un aumento del 12,6 % rispetto all'anno precedente. In particolare, la produzione di autovetture Alfa Romeo ha raggiunto nel 1957 tutto l'incremento programmato ed è continuata a cadenza sostenuta anche nella prima metà del 1958.

Per contro la produzione di autoveicoli industriali è rimasta pressochè stazionaria nel 1957, mentre è stata in accentuata flessione presso le altre aziende italiane. In questo settore la partecipazione del Gruppo alla produzione nazionale può valutarsi attualmente pari a circa un quinto.

Le esportazioni dell'Alfa Romeo hanno concretamente contribuito alle esportazioni italiane di autoveicoli: nel 1957 esse hanno rappresentato il 37 % del fatturato dell'azienda e il 15 % circa delle esportazioni italiane; sono ancora prevalentemente composte da autoveicoli industriali, ma anche le esportazioni di autovetture sono in promettente aumento.

I risultati raggiunti dall'Alfa Romeo, che dal 1950 ha quintuplicato la sua pro-

8

duzione, confermano la politica di sviluppo che il Gruppo si è proposto per questo settore, che, come già detto nella prima parte di questa relazione, è certo più valido che non gli altri settori produttivi del Gruppo; tale sviluppo è poi tanto più necessario in quanto deve creare le « dimensioni » aziendali idonee a resistere alla prova del Mercato Comune. È già stata resa nota al riguardo la decisione di ubicare, con studiata gradualità, in una nuova sede le lavorazioni del Portello. Il programma prevede anche il consolidamento delle produzioni attualmente affidate allo stabilimento di Pomigliano d'Arco.

Dobbiamo sottolineare, al riguardo, il significato e l'importanza dell'accordo Alfa Romeo-Renault, che si è recentemente inserito nelle prospettive dell'azienda; ricordiamo ora qui il nuovo recente sviluppo della collaborazione da anni in atto con reciproca piena soddisfazione tra l'Alfa Romeo e la Fabrica Nacional de Motores in Brasile.

Entrambi gli accordi avranno un peso determinante sui programmi futuri dell'azienda. Col primo, come è noto, verrà realizzata presso l'Alfa Romeo una catena di montaggio della Dauphine, con la produzione in Italia di circa il 40 % della vettura (riferito al costo previsto); l'Alfa Romeo potrà giovare della efficiente organizzazione commerciale Renault per la vendita delle sue vetture in Francia e altrove; è prevista l'installazione di una linea di montaggio Giulietta presso la Renault e infine la costruzione nel Meridione di uno stabilimento per la fabbricazione di motori Diesel che potrà assorbire alcune centinaia di lavoratori. Altre collaborazioni sono allo studio.

Col secondo accordo l'Alfa Romeo, sulla falsariga dell'iniziativa che ha dato modo di impiantare la costruzione di autocarri in Brasile tramite la Fabrica Nacional de Motores, metterà quest'ultima in grado di entrare nel campo delle vetture con la produzione della « 2000 ».

## Costruzioni aeronautiche

Persiste in questo settore una situazione che non permette la valorizzazione delle possibilità produttive e della tradizione che in passato avevano consentito una produzione di volume ed eccellenti prestazioni.

Pur nelle sue ridotte dimensioni l'industria italiana delle costruzioni aeronautiche ha saputo riacquistare un livello tecnologico rispettabile, testimoniato anche dal flusso delle commesse estere, che nel triennio 1955-1957 hanno raggiunto un totale di 50 miliardi di lire.

In questo campo opera la sezione aeronautica delle Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali Aerfer, dedicata principalmente a lavori di revisione e riparazione di velivoli militari, anche per aviazioni estere, e alla costruzione di parti di ricambio. Essa ha pure realizzato, in successive versioni, il Sagittario I e II, e l'Ariete, un prototipo di caccia leggero supersonico per l'Amministrazione Militare. La qualità della produzione ha trovato ampi riconoscimenti dai committenti.

Un apprezzabile livello ha raggiunto l'attività di revisione di motori nello Stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco di cui Vi riferiremo più avanti esaminando l'andamento economico delle singole Aziende.

Ci auguriamo che più ampi sviluppi del settore aeronautico siano resi possibili dall'approvazione del progetto di legge, tuttora in discussione, concernente le provvidenze a favore delle costruzioni aeronautiche.

## Trattori e macchine agricole

L'assorbimento di trattori agricoli in Italia, per una serie di circostanze, è stazionario dal 1954 sul livello di 22/24 mila unità. Il potenziale produttivo nazionale che era stato allargato confidando nella continuazione dei progressi della richiesta del mercato italiano verificatasi nel quinquennio 1950-54 risulta quindi ora utilizzato in misura assai limitata: circa il 50 %.

Preoccupante è, in relazione anche alle prospettive di realizzazione del Mercato Comune, il forte dislivello produttivo italiano rispetto alle principali industrie europee. Di fronte ad una produzione di 28 mila trattori realizzata in Italia nel 1957 risultano costruiti 85 mila trattori in Francia e 140 mila nella Germania Occidentale. Si aggiunga che la molteplicità delle imprese che in Italia si dedicano alla costruzione di trattori, frantumando in una situazione di aspra concorrenza le limitate possibilità offerte dal mercato interno, nel quale già entrano in notevole quantità i trattori esteri, ostacola il processo di specializzazione, necessariamente connesso a produzioni in serie su scala adeguata.

In queste condizioni non potevano non accrescersi le difficoltà, già segnalate lo scorso anno, delle Aziende del Gruppo operanti in questo campo (Ansaldo Fossati, Motomeccanica, OTO Melara); una prima soluzione del problema non può che trovarsi che nella concentrazione, attualmente in corso di studio esecutivo, delle nostre possibilità tecniche, commerciali e produttive ancora frazionate e disperse in tre centri.

## Elettromeccanica ed elettronica

Il ritmo di sviluppo della produzione elettromeccanica è venuto diminuendo, sia nel corso del 1957 (+ 7 % contro un incremento dell'11 % nel 1956), sia nella prima metà del 1958, essenzialmente a causa di una contrazione del mercato interno. Contrariamente a quanto si nota in altri Paesi industriali europei, il settore dei beni di consumo durevole ha avuto da noi un andamento migliore che non quello dei beni strumentali.

Merita di essere sottolineata la forte pressione della concorrenza estera nel mercato italiano. Le importazioni sono in aumento, nel 1957 hanno quasi toccato i 60 miliardi di lire; sono migliorate anche le esportazioni, ma il saldo passivo della bilancia complessiva del settore rimane tuttora elevato (quasi 21 miliardi di lire nel 1957). Verso i Paesi della Comunità Economica Europea il saldo passivo è stato di quasi 27 miliardi e mostra una tendenza all'aumento. L'industria tedesca è riuscita da sola a coprire più del 40 % delle nostre importazioni da ogni provenienza.

In questo quadro vanno valutate le difficoltà dell'Ansaldo San Giorgio, principale azienda del Gruppo in questo settore: pur mantenendo le sue posizioni, per le sue dimensioni essa risente dello squilibrio esistente tra la domanda nazionale e la capacità di produzione. Inoltre essa non ha potuto che assai limitatamente avvalersi della possibilità di alleggerire il personale, divenuto esuberante

X

non tanto per una caduta del volume di lavoro, che nel complesso non vi è stata, quanto per i miglioramenti organizzativi tempestivamente predisposti e per l'aggiornamento doverosamente fatto degli impianti, che ora richiedono meno personale per la stessa quantità di produzione.

Non diversa è la situazione delle Officine Elettromeccaniche dei C.R.D.A. di Monfalcone, le cui attività, in buona parte connesse con le costruzioni navali, hanno potuto finora beneficiare dell'intenso ritmo di lavoro dei nostri cantieri.

La Elettrodomestici San Giorgio, invece, ha ancora consolidato le sue posizioni in un mercato interno favorevole; essa si è inserita con successo anche nelle esportazioni. Il suo volume di lavoro è in aumento.

Nel campo dell'elettronica, in cui siamo presenti principalmente con la Micro-lambda, la Nuova San Giorgio e la Marconi, gli sviluppi del mercato interno sono ancora molto limitati. A questo mercato manca soprattutto l'apporto delle commesse militari, data la limitatezza dei bilanci delle FF.AA. Si pensi che in grandi gruppi esteri l'elettronica vive per l'80 % grazie alle forniture militari o alle commesse di studio affidate dagli enti militari.

Stiamo comunque perseguendo con tenacia diverse iniziative, basate anche su cordiali collegamenti che abbiamo stabilito con importanti gruppi esteri e nazionali, per suscitare quelle possibilità di lavoro che il mercato interno e i bilanci militari non hanno finora offerto che in misura ridotta.

## Macchine motrici

In questo settore il Gruppo è presente con due Stabilimenti (lo Stabilimento Meccanico Ansaldo e la Fabbrica Macchine S. Andrea) che si dedicano essenzialmente alla costruzione di turbine a vapore e grandi motori Diesel. Si tratta di due unità di primo piano per tecniche, impianti e realizzazioni compiute.

Grazie all'eccezionale sviluppo che negli ultimi due anni hanno avuto le costruzioni navali ed alla crescente incidenza delle centrali termoelettriche nei piani di espansione delle industrie elettriche si è avuta una pressochè integrale utilizzazione del potenziale produttivo dei due citati stabilimenti. La sfavorevole congiuntura dell'attività cantieristica non ha ancora influito negativamente sul ritmo produttivo dei due stabilimenti, che hanno tuttora un considerevole carico di lavoro; peraltro è da prevedere a non lontana scadenza una notevole contrazione del carico di lavoro. D'altra parte è lecito sperare sugli ulteriori sviluppi che potrà avere in futuro la domanda di centrali termiche.

## Macchine tessili

La produzione di macchine tessili, che anche nel 1957 aveva avuto un ulteriore sviluppo in connessione con le crescenti richieste del mercato nazionale e con l'espansione delle esportazioni, ha subito all'inizio del 1958 una sensibile contrazione dovuta alla flessione sia della domanda interna che di quella estera.

Parallelamente, nelle produzioni del Gruppo in questo settore (in cui operano la SAFOG, la Nuova San Giorgio, la OTO Melara e le Officine Pistoiesi) si sono avuti progressi che tendono ora però ad essere riassorbiti a causa delle accennate difficoltà di mercato.

## Ottica e meccanica fine di precisione

Sebbene questo settore sia articolato in una molteplicità di produzioni aventi caratteristiche di mercato molto diverse, si può affermare che per quasi tutti i rami la situazione è rimasta stazionaria. La domanda interna non ha avuto alcuno sviluppo degno di nota, mentre sempre vivace è la concorrenza estera, che riesce a coprire più di un terzo del nostro mercato nazionale.

Nonostante ciò, la Filotecnica Salmoiraghi, cogliendo i frutti della radicale opera di riorganizzazione cui si è sottoposta, è riuscita a consolidare i progressi conseguiti nei passati esercizi. Le prospettive per questa azienda debbono considerarsi buone, grazie anche a nuove iniziative in corso di sviluppo.

## Altre produzioni del Gruppo

Sebbene l'assorbimento di macchine utensili da parte del mercato italiano sia diminuito e siano contemporaneamente aumentate le importazioni, che nel 1957 hanno coperto circa tre quinti della domanda nazionale, le attività del Gruppo in questo settore non hanno subito un regresso, ad eccezione delle macchine per fonderie ed acciaierie.

Gli Stabilimenti di S. Eustacchio, mentre hanno mantenuto le loro posizioni nel campo delle macchine utensili, sono riusciti ad ottenere nuove brillanti affermazioni, anche all'estero, con la loro ormai rinomata produzione di cilindri per laminatoi ed altre industrie. Si sta sviluppando frattanto un programma di rimodernamento degli impianti e di riassetto dei reparti di questa Azienda, che sarà quindi posta in grado di raggiungere un ancor più elevato grado di competitività.

Le Officine Meccaniche e Fonderie della Navalmeccanica sono in fase di radicale riassetto degli impianti che dovrà rendere economicamente validi gli indirizzi produttivi percorsi nei passati esercizi, tra cui, come noto, quello delle macchine utensili.

Incoraggiante è stato anche l'andamento della Fabbrica Macchine Industriali, specializzata, come noto, in macchine per la fabbricazione di scatolame. Sono in corso iniziative per ampliarne la gamma.

La produzione di turbine idrauliche presso lo Stabilimento di Rivarolo dell'Ansaldo San Giorgio, il cui potenziale produttivo rappresenta un quinto di quello nazionale in tale settore, ha avuto una contrazione conseguente alla situazione di ristagno della domanda interna, condizionata dai limitati sviluppi della costruzione di centrali idroelettriche.

La Termomeccanica è riuscita ad ottenere buone affermazioni in Italia ed all'estero per le sue nuove produzioni, con particolare riguardo ai compressori a gas, mentre ha proseguito le lavorazioni, che nel passato ne rappresentavano l'attività di gran lunga preminente, nel campo dei frigoriferi ed ausiliari di bordo.

## L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DELLE AZIENDE DEL GRUPPO

### Fatturato e nuovi ordini

Nonostante gli sfavorevoli sviluppi della situazione di mercato per alcune delle attività fondamentali delle nostre aziende, l'andamento produttivo del Gruppo ha conservato un ritmo sostenuto.

Continuando a beneficiare del massiccio carico di lavoro accumulato nel campo delle costruzioni navali, il fatturato complessivo ha segnato nel 1957 un aumento del 16,8 % rispetto al 1956. In particolare l'incremento è stato del 22,6 % per le costruzioni navali e del 14,4 % per le produzioni meccaniche.

Il fatturato pro-capite è ulteriormente aumentato, raggiungendo una media annua di 3,6 milioni di lire nella prima metà del 1958.

L'andamento del fatturato ha rispecchiato all'incirca anche quello quantitativo della produzione. I prezzi della maggior parte dei nostri prodotti sono rimasti stazionari. Alcuni aumenti, per lo più modesti, spuntati durante il 1957, sono stati riassorbiti da successive flessioni manifestatesi specialmente nel corso del 1958.

Il flusso di nuovi ordini ha risentito fortemente dell'avversa congiuntura delle costruzioni navali. Per queste ultime le ordinazioni sono scese da 203 miliardi di lire nel 1956 a 71 miliardi nel 1957, riducendosi a 15 miliardi nella prima metà del 1958.

Per il settore delle riparazioni navali non si è avuta alcuna variazione degna di rilievo: 13 miliardi di lire sia nel 1956 che nel 1957 e 6 miliardi nel primo semestre del 1958.

Per le produzioni meccaniche è continuata, sia pure entro limiti modesti, l'espansione del flusso di nuovi ordini: 117 miliardi di lire nel 1956, 128 miliardi nel 1957 e 67 miliardi di lire nella prima metà del 1958.

## Le esportazioni

Il fatturato per l'estero del Gruppo, tenuto anche conto delle commesse off-shore, peraltro di modesto rilievo, ha raggiunto nel 1957 un totale di 85 miliardi di lire, che corrisponde ad oltre un quinto del valore delle esportazioni italiane di prodotti dell'industria meccanica nello stesso anno.

Nel corso del 1958 esso è venuto però contraendosi in relazione soprattutto all'esaurimento delle commesse navali estere ed alla riduzione delle commesse off-shore.

Nel flusso di nuovi ordini dall'estero è intervenuta, già nel 1957, una forte flessione, circoscritta però al settore delle costruzioni navali. Per le produzioni meccaniche si è avuto un andamento favorevole (+ 7,6 % nel 1957), che si è consolidato nel 1958.

Abbiamo dedicato attente cure all'opera di miglioramento della rete delle nostre delegazioni all'estero, estendendo la nostra organizzazione a nuove zone suscettibili di un nostro maggiore inserimento.

## La Finmeccanica e l'industrializzazione del Mezzogiorno

Nella relazione dello scorso anno Vi abbiamo indicato le direttive che intendevamo seguire per affrontare la situazione delle nostre aziende del Mezzogiorno, concentrate come noto nella zona di Napoli e costituite da 9 aziende, oltre che dallo Stabilimento di Pomigliano d'Arco, con un complesso di circa 10 mila dipendenti. Particolarmente critiche, per le ragioni più volte esposte nelle passate relazioni, si presentavano le situazioni dell'I.Me.Na. e degli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli; le altre unità nel complesso avevano invece compiuto sostanziali progressi.

All'azione per riordinare queste attività industriali, che comprendevano un elevato numero di posti di lavoro assai precari, abbiamo sempre attribuito una importanza fondamentale nell'ambito degli obiettivi del Gruppo.

Vi dicevamo anche nella relazione dello scorso anno che non ritenevamo che la industrializzazione delle regioni meridionali potesse concepirsi solo come un processo di sviluppo che implicasse la creazione a qualunque costo di una maggiore occupazione industriale, la quale rischiava di avere una durata effimera, con dispersione di notevoli mezzi finanziari, e Vi sottoponevamo le seguenti linee programmatiche del nostro lavoro:

- sviluppo delle iniziative sane aventi favorevoli prospettive;
- trasformazione delle iniziative non riuscite, ma suscettibili di conversione o di risanamento;
- individuazione delle situazioni insanabili da eliminare;
- individuazione e creazione, ove possibile, di nuove iniziative atte a far sorgere nuovi stabili posti di lavoro.

In relazione appunto a questa impostazione abbiamo iniziato l'attuazione di un programma che può essere così sintetizzato:

liquidazione della Società I.Me.Na., e creazione di un'attività industriale sostitutiva che provveda alla fabbricazione di motori Diesel, sulla base dell'accordo Alfa Romeo-Renault;

radicale riorganizzazione degli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli con la creazione, come già accennato precedentemente, di un importante centro per le costruzioni ferroviarie (in cui verrebbero riunite le attività svolte finora separatamente dalle nostre aziende napoletane) e con il riassetto delle attrezzature per le lavorazioni di fucinatura, stampaggio e per impianti di trivellazione;

riordinamento, attraverso una maggiore specializzazione produttiva ed il miglioramento delle attrezzature, delle Officine Meccaniche e Fonderie;

adeguamento degli impianti nello stabilimento di Pomigliano d'Arco dell'Alfa Romeo ai programmi generali di quest'azienda;

completo rimodernamento e potenziamento del Cantiere di Castellammare della Navalmeccanica;

riassetto e sviluppo dello stabilimento di riparazioni navali S.E.B.N. a Napoli, che verrà dotato di un nuovo bacino galleggiante per navi fino a 50.000 T.D.W.

Complessivamente l'attuazione di questo programma richiederà investimenti per una ventina di miliardi, cifra che supera sensibilmente gli investimenti effettuati dal 1948 in poi nelle nostre aziende meridionali.

## Il personale

È proseguita la dilatazione delle spese per il personale, che, nel 1957, hanno raggiunto un totale di 84,3 miliardi di lire, con un aumento dell'8,2 % in confronto all'anno precedente. Rispetto al 1948 esse risultano accresciute di quattro quinti, come si può rilevare dalla seguente tabella:

Anno	L. miliardi	Indici
1948	47,0	100
1954	65,0	138
1955	69,0	147
1956	77,0	168
1957	84,3	179

Tenuto conto della riduzione degli effettivi del Gruppo dal 1948 ad oggi, acquista un risalto particolare il miglioramento intervenuto nel trattamento economico dei dipendenti; le retribuzioni del personale delle aziende Finmeccanica sono aumentate in misura superiore agli incrementi verificatisi mediamente nelle industrie meccaniche in generale.

È proseguita attivamente l'opera diretta ad assicurare una maggiore protezione dell'incolumità fisica e della salute dei nostri lavoratori.

Per l'adeguamento degli impianti e delle attrezzature del Gruppo al Decreto Presidenziale 27-4-1955 per la prevenzione degli infortuni è già stato speso, dal 1956 ad oggi, oltre un miliardo di lire. È da notare che diminuzioni, in certi casi sensibili, si sono avute anche durante il 1957 negli indici di frequenza degli infortuni di varie nostre società, tra le quali desideriamo segnalare l'Alfa Romeo, l'Avis, le Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali Aerfer, la Marconi, la Navalmeccanica, la Nuova San Giorgio e le Officine Pistoiesi. Parallelamente all'opera di adeguamento degli impianti alle norme di sicurezza stiamo intensificando la campagna antinfortunistica con tutti i mezzi suggeriti dalle esperienze e dagli studi effettuati in questo campo.

Una particolare cura è stata dedicata anche alla formazione ed all'addestramento di maestranze e quadri.

Considerando non opportuno circoscrivere ad iniziative sul piano aziendale l'attività di formazione professionale, che investe problemi di ordine generale e che, d'altra parte, per essere realizzata ad un livello adeguato, richiede mezzi che sono superiori alle possibilità anche delle maggiori imprese del nostro Gruppo, ci siamo orientati verso la creazione, sulla base di un programma predisposto dall'IRI, di centri interaziendali da realizzare nelle zone ove sono dislocati i maggiori complessi industriali controllati dall'Istituto.

Secondo tale programma è prevista in una prima fase l'istituzione di Centri a Trieste, Milano e, attraverso l'ampliamento e la riorganizzazione della Scuola Interaziendale Apprendisti di Calcinara, a Genova. Altri tre Centri, di particolare interesse per il nostro Gruppo, sono previsti in una successiva fase.

Nell'organizzazione dei Centri si seguiranno, naturalmente con gli opportuni perfezionamenti, i criteri già adottati con risultati lusinghieri nella Scuola di Calcinara e nel CAMIM. Per le spese di impianto relative alla prima fase del piano in questione è già assicurato il concorso finanziario del « Fonds de Réétablissement » del Consiglio d'Europa. Il Ministero del Lavoro, a sua volta, finanzierebbe la gestione dei nuovi centri.

Con l'attuazione di questo programma le aziende del Gruppo saranno in grado di affrontare adeguatamente il problema del ricambio di maestranze (ricambio che, mediamente, dovrebbe aggirarsi intorno al 4 % degli operai qualificati in forza presso le nostre imprese) con giovani che, provenendo dai nuovi Centri, risulteranno selezionati ed addestrati sotto l'aspetto tecnico e forniti di una idonea preparazione generale.

Mentre si è così impostata in modo organico la formazione delle nuove leve necessarie per le aziende del Gruppo si è continuato a promuovere, attraverso varie iniziative, il miglioramento del livello tecnico degli organici in forza e l'addestramento dei quadri.

## L'andamento economico e le prospettive

Mentre l'andamento produttivo del Gruppo, come abbiamo visto, non è stato insoddisfacente, i risultati economici complessivi non hanno segnato alcun apprezzabile miglioramento.

Ci sembra opportuno precisare che il risultato passivo è per la maggior parte dovuto alle perdite di gestione di un ristretto numero di aziende nelle quali il

## ANDAMENTO DELLE SINGOLE AZIENDE

Passiamo ora in rassegna l'andamento generale ed economico delle singole società controllate:

### GRUPPO CANTIERI

#### Ansaldo

Anche durante l'esercizio 1957-1958 è stato possibile mantenere l'attività aziendale a livelli molto elevati con un soddisfacente impiego della mano d'opera disponibile, pure se una certa contrazione nei confronti del precedente esercizio si sia riscontrata allo stabilimento meccanico ed allo stabilimento ex ferroviario.

Il settore cantieristico ha lavorato a pieno ritmo: nell'esercizio sono state impostate 18 unità, ne sono state varate 14, e consegnate 15 per circa 185.000 t.s.l. Tra queste ultime ricorderemo 2 cacciatorpediniere e due corvette per il governo dell'Indonesia, i transatlantici Gripsholm da 24.000 tonn. e « Federico C » da 20.000 tonn. e la turbocisterna Agrigentum, che è la più grande nave del tipo progettata e costruita in Italia.

Purtroppo il ristagno della domanda, che ha fatto seguito alla cospicua assunzione di ordini avutasi nel 1956-1957, non consente fare previsioni ottimistiche. Tuttavia non è da escludere che, prima dell'esaurirsi dell'attuale carico di lavoro, possa verificarsi un'inversione di congiuntura.

Ovviamente questo stato di cose, oltre che per il settore strettamente cantieristico, porta conseguenze di rilievo anche per i già accennati stabilimenti meccanico ed ex ferroviario, i quali, fornendo tra l'altro prodotti navali il cui ciclo di costruzione è di relativamente breve durata, per primi risentono degli aspetti negativi della congiuntura.

Peraltro, come nuovi indirizzi furono dati all'ex ferroviario, che già sapete rivolto anche alla costruzione di grandi impianti industriali, così per lo stabi-

limento meccanico — che ha proseguito nell'esercizio la costruzione degli apparati motori commessigli dai tre cantieri — si è opportunamente sviluppata la costruzione di grandi centrali termoelettriche, ovviamente incontrando, in questa attività, le inevitabili difficoltà degli inizi.

I risultati dell'esercizio in esame hanno portato all'accertamento di una perdita già a Voi preavvisata nella precedente relazione e concretatasi per la concomitanza di cinque cagioni: la modestia dei ricavi per alcune commesse navali assunte in periodo di mercato depresso, già avvertita in sede contrattuale; lo andamento poco favorevole dello stabilimento ex ferroviario che per l'accentuarsi della concorrenza estera ha trovato forti difficoltà per l'assunzione di nuovi ordini e versa in stato di carenza lavoro; l'onere comportato dalla penetrazione sul mercato internazionale del settore centrali termoelettriche; e da ultimo il notevole peso che le finanze dell'azienda hanno sopportato sia per l'accoglimento delle richieste di dilazione nei pagamenti rispetto ai termini convenuti avanzate da vari committenti, sia per il ritardo negli incassi dei contributi Tambroni che hanno comportato maggiori costi negli interessi passivi per cifre veramente cospicue.

#### Cantieri Riuniti dell'Adriatico

I Cantieri dell'Adriatico hanno registrato nel corso dell'esercizio 1957-58 una generale se pur non grave contrazione nell'attività essenzialmente a seguito di una non felice situazione di rispondenza fra qualificazione degli organici e qualità del lavoro svolto: come già sapete è stato seriamente avvertito per questa Azienda il passaggio dalla costruzione di navi richiedenti un allestimento notevole (navi da guerra e passeggeri) alla costruzione di navi con la parte allestimento molta ridotta (cisterne); il che ha comportato non facili problemi anche per l'impiego di reparti e di impianti.

Si aggiunga che l'andamento congiunturale di questi tempi — già sufficientemente illustrato nella parte generale di questa relazione e sinteticamente ripreso parlando dell'Ansaldo — coglie i Cantieri dell'Adriatico, che meno di altre industrie cantieristiche avevano profittato del periodo di alta richiesta, con un carico di lavoro limitato al punto da prospettare a scadenza ravvicinata un preoccupante stato di crisi.

E ciò nonostante il programma di costruzioni per le Compagnie della Finmare e gli affidamenti avuti per la costruzione di unità per la Marina Militare che non potranno comunque sopperire alla mancanza di ordini di saldatura per il lungo periodo che resterà necessariamente scoperto e che si inizierà prevedibilmente con i primi mesi dell'anno 1959.

Durante l'esercizio chiuso al marzo '58 ha avuto luogo la impostazione di 6 unità, il varo di 7 e la consegna di 6 navi, fra le quali 3 grandi cisterne da 36.000 T.D.W. e 2 turbonavi da carico secco da 16.000 T.P.L. Per 2 delle turbocisterne in particolare lo Stabilimento Meccanico S. Andrea, che ha come sempre apprestato nel periodo la più gran parte degli apparati motori del naviglio costruito dall'Azienda, ha realizzato i suoi due primi impianti a turbina su licenze U.S.A., comportanti un assai basso consumo di combustibile.

Gli altri Stabilimenti di questa Società: Officine Ponti e Gru, Officine Elettromeccaniche e Stabilimento Ferroviario, hanno risentito nel loro andamento di una marcata insufficienza di lavoro. Il Ferroviario in ispecie, che da anni

ormai versa in situazione sempre più difficile soprattutto a causa della scarsa richiesta di materiale ferroviario trainato, fa sentire con urgenza sempre maggiore la necessità che si addivenga ad una decisione.

L'esito deficitario di questo Stabilimento, aggiunto a quello meno grave delle Officine Ponti e Gru e delle Officine Elettromeccaniche, concorre, con le perdite incontrate dal settore cantieristico nella lavorazione delle sfortunate commesse assunte in periodo di depressione, alla formazione dei risultati fortemente negativi dell'ultimo esercizio. E le considerazioni che precedono non inducono a formulare previsioni sostanzialmente migliori per un immediato futuro.

Per quanto concerne il Cantiere S. Rocco di Muggia, è in programma il suo conferimento all'Arsenale Triestino allo scopo di concentrare in un'unica gestione l'attività triestina delle riparazioni navali.

## Navalmeccanica

Anche per questa Società valgono ovviamente le considerazioni di carattere generale espresse per le altre due Aziende cantieristiche del Gruppo: essa però, grazie al nutrito carico di lavoro a suo tempo acquisito, ha avuto la possibilità di mantenere, durante l'esercizio in esame, la propria attività a livelli soddisfacenti.

Il naviglio impostato, varato e consegnato nel periodo, è stato rispettivamente di n. 2, 3 e 4 navi: fra queste ultime 2 navi passeggeri da 5400 T.S.L. e 2 navi da carico secco da 11.000 e 13.400 T.P.L.

Presso il Cantiere di Castellammare è stata proseguita ed anzi intensificata la riorganizzazione dei vari reparti secondo i vasti programmi a suo tempo impostati e dei quali già Vi demmo notizia: di questi, alcune importanti realizzazioni verranno a compimento per il marzo 1959.

L'ultimo esercizio espone tuttavia una perdita, anche quest'anno cagionata prevalentemente dall'andamento dello Stabilimento Meccanico e Fonderie. Come il Cantiere anche questa unità sta perseguendo un migliore assetto produttivo rinnovandosi e riorganizzandosi negli impianti e nelle attrezzature; ciò consentirà un miglioramento qualitativo e quantitativo della produzione dei diversi settori, che principalmente riguardano macchine utensili, mezzi di sollevamento e fusioni di acciaio. È allo studio la possibilità di indirizzare lo stabilimento anche alla costruzione di impianti di perforazione per la ricerca ed estrazione del petrolio, valendoci di accordi di licenza con una delle più importanti case statunitensi specializzate in questo settore.

## Arsenale Triestino

La favorevole congiuntura verificatasi nel corso del 1956 per l'industria delle riparazioni navali si è prolungata, attenuandosi, per una parte del 1957 per poi scomparire dando luogo ad una sensibile rarefazione di lavoro nel corrente anno. Tale andamento si è riflesso sulla attività produttiva e sui risultati economici dell'azienda che ha potuto chiudere con esito positivo il suo bilancio al 31-12-1957 mentre deve affrontare una sensibile riduzione di attività nel corrente esercizio.

Tuttavia la efficiente organizzazione di questa azienda e la sua favorevole notorietà in campo armatoriale lasciano sperare che anche quest'anno essa sarà in grado di concludere con profitto la sua gestione.

Il nuovo bacino di carenaggio, oramai prossimo ad entrare in esercizio, potrà consentire un maggiore e più continuo afflusso di lavoro alla officina di riparazioni navali.

#### Officina Allestimento Riparazioni Navali - O. A. R. N.

L'andamento delle attività produttive è stato nel corso del 1957, nel complesso, sufficiente nonostante la già accennata flessione della congiuntura. L'azienda ha perciò potuto chiudere l'esercizio con esito economico favorevole. Per il corrente anno è da prevedere una ulteriore riduzione di lavoro, ma, tuttavia, si può contare ancora su di una gestione positiva.

Prosegue l'ampliamento e il miglioramento degli impianti per rendere sempre più competitivi i costi di esercizio.

#### Società Esercizio Bacini Napoletani

Valgono per questa Azienda le considerazioni esposte per le altre due che operano nel campo delle costruzioni navali; anche questa azienda ha potuto concludere con profitto l'esercizio 1957 mentre meno favorevole si presenta quello in corso.

La Società ha proseguito nell'attuazione dei suoi programmi di rinnovamento e di potenziamento degli impianti dedicando fra l'altro ogni cura al grande bacino di carenaggio, del quale vengono completate le attrezzature e i servizi.

## ALTRE SOCIETÀ

### Alfa Romeo

La Società ha potuto durante il decorso esercizio incrementare ulteriormente le proprie vendite passando da un fatturato di 39 miliardi nel 1956 ad un fatturato di quasi 44 miliardi nel 1957; tale sviluppo è continuato durante il corrente anno in modo tale da far prevedere che le suddette cifre saranno largamente superate.

È continuata peraltro anche la tendenza all'aumento dei costi di produzione ed in particolare di quello relativo al personale; solo verso la metà del 1957 si è avuta una modesta inversione di tendenza nei prezzi delle materie prime. Nel marzo 1957 si ritenne pertanto opportuno introdurre alcuni aumenti nei prezzi di listino; le mutate condizioni del mercato consigliarono però nell'ottobre alcuni ritocchi in diminuzione, ritocchi che, se sono valsi a rianimare il flusso d'ordini nel settore autovetture, non sono stati coperti che in parte dall'accennata riduzione intervenuta nei prezzi delle materie prime.

Ovviamente l'andamento economico ha risentito di tale stato di cose; il 1957 si è concluso con un sostanziale pareggio ed anche per il corrente esercizio, pur tenendo conto dell'ulteriore sviluppo delle vendite cui si è fatto cenno, il fenomeno di lievitazione dei costi permane tale da far prevedere un risultato non molto difforme.

Nel corso dell'esercizio sono stati presentati al pubblico alcuni nuovi tipi di veicoli: la vettura « 2000 », la « Giulietta T.I. », la « Giulietta Sprint speciale », e l'autocarro « Mille » al Salone di Torino, la « Giulietta Spider veloce » a Lugano.

Lo Stabilimento di Pomigliano ha continuato la sua attività di stabilimento ausiliario di Milano per quanto riguarda il settore autoveicoli, mentre è in via di attuazione la sistemazione definitiva del settore per la revisione dei motori di aviazione sia a pistone che a getto, in modo da poter soddisfare le esigenze dell'aviazione civile. Accordi al riguardo sono stati stipulati con la Curtiss Wright e la Rolls Royce ed è imminente l'inizio della revisione dei motori Mart installati sui Viscount dell'Alitalia.

L'avvento del mercato comune pone in essere a breve scadenza, per questa Società, problemi che sin d'ora si cerca di affrontare soprattutto attraverso la compressione — per quanto possibile — dei costi unitari e l'alta qualità. È indubbio che potranno affermarsi solo quelle Case che avranno potuto adeguare gli impianti e specializzarsi in produzioni di grandi serie o altamente qualificate e che potrà risultare vantaggiosa la conclusione con Case estere di accordi tendenti a suddividere e specializzare i rispettivi campi di lavoro. Vi abbiamo già riferito, in altra parte della presente relazione, sulla conclusione di un accordo con la Renault per il montaggio e vendita della Dauphine in Italia e della Giulietta in Francia, oltre alla costruzione in Italia di motori Diesel cui si fa cenno parlando delle Aziende napoletane. È stato pure stipulato un accordo con la Fabbrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro per la costruzione in Brasile di particolari della « 2000 » ed il montaggio della vettura completa.

### Motomeccanica

La Società ha proseguito l'allestimento degli impianti del nuovo Stabilimento, dove a fine 1957 era già stata trasferita parte delle lavorazioni. Nell'esercizio le vendite non hanno raggiunto il volume previsto: l'incremento registrato per i settori aria compressa e fonderia non è stato sufficiente a fronteggiare la sensibile diminuzione nel collocamento dei trattori.

Il bilancio chiude perciò con una perdita di rilievo e, dato il persistere nel corrente anno dei fattori negativi sopra accennati, non potrà l'andamento del 1958 discostarsi di molto da quello qui considerato.

### Filotecnica Salmoiraghi

L'andamento equilibrato del 1956 è stato confermato dal bilancio del 1957, che si è chiuso con un modesto utile.

La Società prosegue alacremente il lavoro di aggiornamento delle sue produzioni specializzate: molti dei prodotti Salmoiraghi rappresentano oggi quanto

di meglio possa offrire il mercato in fatto di strumenti e apparecchiature di precisione.

Le vendite sono aumentate nel complesso del 18 % rispetto al 1956; hanno contribuito al miglioramento sia le forniture destinate all'industria e ad Enti militari, sia le vendite al pubblico, effettuate in parte attraverso la rete di negozi propri di cui la Società dispone nelle principali città italiane.

L'andamento commerciale e produttivo registrato nei primi mesi del 1958 lascia prevedere un risultato economico positivo anche per questo esercizio.

### Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo San Giorgio

Già nella precedente relazione Vi abbiamo, se pur sommariamente, illustrato le principali cause che hanno sinora influenzato l'andamento di questa Società la cui gestione presenta da tempo risultati fortemente negativi, rendendoVi altresì edotti che le iniziative da prendersi per giungere ad un risanamento economico non avrebbero potuto in breve tempo portare a rapidi e sostanziali miglioramenti. Si tratta in effetti di intraprendere programmi radicali, specie per quanto riguarda le possibilità effettive di inserimento sui mercati internazionali per le produzioni dello Stabilimento di Campi, per le quali il mercato nazionale non presenta capacità di assorbimento adeguate: e in questo senso sono già stati ottenuti nel corso dell'esercizio risultati tangibili.

Si tratta inoltre per tutto il complesso di attuare una completa riorganizzazione strutturale che ponga l'azienda in posizione competitiva nei confronti della concorrenza. È, infine, da reperire un carico di lavoro sufficiente, il che nel presente periodo non appare agevole, date le particolari produzioni di questa Società; ne testimonia la forte flessione avutasi nell'anno della richiesta dei settori turbine e distributori di benzina, settori che principalmente interessano gli Stabilimenti di Rivarolo e Sestri.

Il processo riorganizzativo in atto che presuppone una sensibile economia di costi, incontra tuttavia gravi difficoltà di attuazione per i riflessi sociali e sindacali che esso implica.

### Nuova San Giorgio

Questa Azienda, che come sapete esplica la sua attività in settori come gli impianti di direzione di tiro, le macchine per filatura, la meccanica media e di precisione e gli ausiliari di bordo, caratterizzati da notevoli difficoltà di carattere tecnico, da mercati particolarmente discontinui, ha potuto nell'ultimo esercizio porre in atto provvedimenti di riorganizzazione interna che hanno portato ad una sensibile riduzione delle perdite di gestione.

Si può oggi affermare che, superate in buona parte le difficoltà di carattere tecnico, il principale problema aziendale è costituito dal reperimento di una adeguata quantità di ordinazioni. Le maggiori preoccupazioni sono a questo proposito destinate dal settore della meccanica militare nel quale perdura una grave carenza di lavoro. Si può tuttavia far luogo a qualche speranza per il futuro con-

siderando alcune importanti trattative in corso nonchè, per il settore degli ausiliari di bordo, il fatto di aver acquisito una licenza di fabbricazione di stabilizzatori a pinne per navi che hanno già consentito l'afflusso di importanti commesse sia per nuove costruzioni navali sia per navi già in servizio.

#### Stabilimento Meccanico Metallurgico Genovese Ansaldo Fossati

Nonostante l'impegno con cui sia l'Azienda che la Capo-Gruppo hanno cercato di portare lo stabilimento su di un piano, se non di profitto, almeno di minima perdita, la situazione aziendale è sempre grave.

La congenita sproporzione tra la disponibilità in mezzi e mano d'opera rispetto al carico di lavoro reperito, aggravata dal sempre più pesante andamento del mercato trattoristico, specie per quanto riguarda i trattori di grande potenza, hanno reso inattuabile quel recupero più volte auspicato e sperato. D'altro canto l'esperienza passata e recente sconsiglia ulteriori tentativi di « rilancio » con ripiego su altre produzioni che il condizionamento imposto dagli impianti a disposizione e dalla specializzazione delle maestranze, cui si aggiunge la difficoltà di inserirsi con successo nel mercato con nuovi prodotti, fanno considerare del tutto inattuabili.

#### Fonderie Officine San Giorgio Prà

Anche in questo esercizio la Società ha proseguito sulla via del completamento dei nuovi impianti, ottenendo un aumento di produzione del 60 %, senza variazioni di personale.

Il risultato economico non è ancora confortante; un ulteriore passo verso il pareggio dovrebbe essere compiuto dalla Società durante il corrente esercizio, per quanto il mercato dei radiatori e caldaie da riscaldamento, dipendente a sua volta da quello dell'edilizia, abbia manifestato da tempo sintomi di rallentamento.

#### Stabilimenti di S. Eustacchio

Mentre il settore cilindri ha continuato a registrare buoni margini e le grandi macchine utensili hanno migliorato, se pur di poco, il loro risultato economico, la recessione della siderurgia, sul finire del 1957, si è ripercossa in misura ragguardevole sui settori fonderia acciaio e lingottiere, il cui carico di lavoro è notevolmente diminuito in breve volgere di tempo.

Seppure in utile, l'esercizio 1957 non ha pertanto corrisposto alle previsioni; per quanto riguarda l'esercizio in corso, il perdurare della scarsità di ordini nei summenzionati settori fonderia acciaio e lingottiere — che ha costretto l'Azienda ad effettuare modeste riduzioni di personale — e la più agguerrita concorrenza, specialmente estera, nel campo dei cilindri e delle macchine utensili, rendono incerto il mantenimento delle attuali posizioni.

X

Il continuo aumento dei costi, particolarmente per la voce personale, ed il concomitante ribasso dei ricavi, specie nelle lavorazioni in trasformazione, cui si è aggiunta la mancanza di un lavoro continuato per alcuni impianti, hanno impedito il raggiungimento del pareggio economico. Anche l'esercizio in conto dovrà affrontare non poche difficoltà; pertanto è stato intensificato l'aggiornamento di alcuni processi produttivi e la riorganizzazione dei relativi reparti.

#### Aghi Zebra San Giorgio

Nell'ultimo esercizio la Società ha praticamente raggiunto il pareggio economico, dopo aver chiuso con perdite, seppure non di rilievo, i precedenti bilanci.

Questo soddisfacente risultato è stato conseguito a seguito di una costante espansione delle vendite, di un migliore assetto organizzativo e di un più razionale sfruttamento degli impianti.

Il carico di lavoro è stato adeguato e si è potuto incrementare il collocamento del prodotto sui mercati esteri.

Nel corso dell'attuale esercizio, il pacchetto azionario di questa Società è stato ceduto — a condizioni soddisfacenti — all'industria privata e l'Azienda ha così cessato di far parte del nostro Gruppo.

Ciò corrisponde anche alle direttive perseguite di sfrondare il Gruppo delle piccole unità che possono essere retrocesse, senza danno, a terzi, onde riservare le più assidue cure ad Aziende di maggiore mole e ben più impegnative.

#### O. T. O. Melara

Anche durante il 1957 è stata svolta una rilevante attività nel campo delle artiglierie, con buoni risultati economici e con piena soddisfazione dei committenti, sia italiani che esteri. Considerata l'efficienza e la specializzazione di questa Azienda in detto settore, appare sempre più evidente l'opportunità di concentrare in essa le analoghe produzioni di altra azienda del Gruppo. Ridotta è stata, invece, la produzione nel campo dei proiettili.

I settori civili, nonostante un certo risveglio del mercato delle macchine tessili, registrano un'attività ancora inferiore a quella necessaria specialmente per quanto riguarda le vendite di trattrici agricole. Per una migliore affermazione futura in questo campo sono stati posti allo studio alcuni nuovi tipi di trattori, che verranno presentati al pubblico durante il corrente anno.

I risultati economici risentono di questa fase di transizione e il bilancio, per la prima volta dopo la riorganizzazione di questa Società effettuata nel 1952, chiude in perdita.

#### Termomeccanica Italiana

Durante il 1957 si è avuto un sensibile incremento nelle produzioni di compressori più recentemente intraprese ed i buoni risultati tecnici ottenuti lasciano bene sperare per ulteriori affermazioni commerciali.

Queste produzioni, destinate in prevalenza ad impianti terrestri, hanno consentito di svincolare ulteriormente l'attività di questa Società dal mercato delle costruzioni navali, che infatti ha assorbito meno del 50 % del prodotto totale della Termomeccanica.

La Società non ha trascurato tuttavia i campi di attività tradizionali dei frigoriferi, compressori per bordo e pompe; per queste ultime, in particolare, è da sottolineare il notevole volume di ordini ricevuti ed i buoni risultati economici ottenuti.

Il valore della produzione complessiva è aumentato del 20 % rispetto all'esercizio precedente; i sacrifici affrontati per la penetrazione nel mercato delle nuove produzioni terrestri hanno tuttavia ancora pesato sul bilancio dell'esercizio che anche quest'anno si è chiuso con una perdita.

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

L'incostante andamento della industria cotoniera si è riflesso negativamente su questa Società, in particolare per quanto concerne la produttività del settore telai e della fonderia di ghisa, la cui attività è al primo strettamente connessa.

La fonderia di acciaio ha per contro beneficiato di un carico di lavoro costante che le ha consentito sensibili aumenti di produzione ed esiti economici soddisfacenti, certo non tali da bilanciare i risultati fortemente negativi delle altre menzionate Sezioni.

Permanendo le condizioni di mercato suddette non si possono per ora alimentare speranze di miglioramenti, tanto più che l'Azienda sopporta da tempo il pesante carico di forti esuberanze di personale.

#### Spica

Durante lo scorso esercizio si è ulteriormente accentuata la concorrenza incontrata nella vendita dei ricambi e l'Azienda si è vista costretta ad operare notevoli riduzioni sui propri listini. Si è a tali circostanze aggiunta una flessione nelle ordinazioni di apparati di iniezione per motori Diesel che ha determinato una marcata insufficienza di lavoro per tutti i reparti interessati.

I risultati della gestione hanno così subito una flessione che, perdurando la carenza di ordini lamentata, caratterizzerà anche l'esercizio in corso.

Si ha tuttavia ragione di prevedere il superamento dell'attuale squilibrio tra capacità produttive e carico di lavoro attraverso importanti trattative, tuttora in corso, intese ad iniziare talune nuove produzioni ed espandere quelle in atto.

#### Marconi Italiana

Questa Società ha conseguito nell'ultimo esercizio soddisfacenti risultati, chiudendo in utile il proprio bilancio.

Il ritmo produttivo del periodo è stato particolarmente vivace nel settore delle

valvole termoioniche prodotte dallo stabilimento dell'Aquila che ha potuto incrementare le vendite di un 40 % circa, nonostante la crescente pressione della concorrenza estera in questo settore (le importazioni di valvole termoioniche sono salite infatti da 2.9 miliardi di lire nel 1955 a 7.5 miliardi nel 1957). Lo stabilimento di Sestri per contro, che ha pure registrato nel complesso un carico di lavoro sufficiente, ha però risentito della irregolarità nell'afflusso delle ordinazioni che ha provocato l'alternarsi di momenti di carenza di lavoro a periodi di normali attività. Questo fenomeno ha continuato a verificarsi anche nel corrente esercizio consigliando di prendere opportuni provvedimenti di ridimensionamento.

Nel suo insieme l'Azienda risente sempre dell'acuta concorrenza esistente su questo mercato, nonché delle remunerazioni che non sempre sono adeguate, considerati i costi sensibili per studi e progettazioni richiesti da questo particolare ramo.

#### Microlambda - Società per studi di applicazioni di elettronica

La carenza di un adeguato carico di lavoro, denunciata già lo scorso esercizio, si è viepiù accentuata nel corso dell'anno. L'ammontare degli ordini risulta dimezzato, e ciò anche per la mancanza di un costante afflusso di commesse militari.

Conseguentemente, mentre per il 1957 si è registrato un pareggio economico, per il corrente esercizio è da prevedere un risultato meno favorevole.

Parallelamente ad un programma di severe economie, prosegue l'attività di studio sia in campo radaristico che in quello degli automatismi elettronici industriali.

Sono in corso trattative, in collegamento con importanti industrie estere del ramo, per lo studio e l'acquisizione di importanti commesse la cui possibilità si è delineata in questi ultimi mesi. Pertanto ogni cura viene posta nel contemperare la necessità di economie sopra accennate con quelle di conservare, sia pure con sacrificio economico, le forze tecniche e le dimensioni aziendali necessarie per poter affrontare quei compiti che, come auspichiamo, potranno derivare dalle iniziative sopra ricordate.

#### Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali AERFER

Come il precedente, l'esercizio 1957 ha chiuso in utile, avendo anche quest'anno i benefici della gestione del settore aeronautico compensato le perdite incontrate dal settore ferroviario. Per quest'ultimo, a seguito del graduale raggiungimento di più elevati livelli di produttività, si può prevedere un progressivo avvicinamento all'equilibrio fra costi e ricavi. L'attuale struttura dello stabilimento ferroviario, ormai superato e, in taluni reparti, assolutamente manchevole ed antieconomico, ha posto il problema di un radicale rinnovamento degli impianti. La soluzione è stata individuata, come ormai è noto, nella creazione di un nuovo e razionale impianto per costruzioni ferroviarie nell'area della consorella « Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli » di cui diciamo in seguito.

Il settore ferroviario dispone attualmente di un forte carico di lavoro: per contro il settore aeronautico desta, sotto questo profilo, qualche preoccupazione essendo in via di esaurimento le principali commesse per costruzioni di ricambi per velivoli militari USA, commesse che fra l'altro hanno, durante questi ultimi anni, arrecato il maggior beneficio economico all'Azienda.

La Società sta peraltro dedicando ogni cura al reperimento di nuove fonti di lavoro anche nel campo dell'aviazione civile, che, nonostante le notevoli difficoltà di inserimento, potrebbe presentare delle incoraggianti prospettive anche nel quadro del Mercato Comune Europeo.

### Industria Meccanica Napoletana

Già con la relazione del precedente esercizio Vi abbiamo accennato le gravissime difficoltà tra le quali si dibatteva tale Società nonostante i molteplici tentativi fatti in diverse direzioni per individuare attività tali da offrire una base di lavoro continuativo sufficiente a sostenere il peso e dello stabilimento e del personale in forza. Poichè i vari tentativi di rilancio sulle attuali dimensioni non hanno dato l'esito sperato, mentre i risultati economici sono stati sempre più disastrosi, si è dovuto prendere il doloroso provvedimento della messa in liquidazione. Si ritiene però di poter tra non molto utilizzare le forze di lavoro, temporaneamente inattive, per una nuova attività motoristica derivante dai cennati accordi Alfa Romeo-Renault, ben delineata nei suoi presupposti produttivi e commerciali, che varrà a creare nuovi posti di lavoro in misura non troppo dissimile da quella che, per forza di cose, viene ora a cessare. Ovviamente, trattandosi di una radicale modifica di programmi di produzione, occorrerà integrare largamente i mezzi di produzione attualmente a disposizione e predisporre quanto necessario perchè la nuova iniziativa possa avere un soddisfacente svolgimento.

### MERISINTER - Società Meridionale Prodotti Sinterizzati

Questa Azienda, entrata a far parte del nostro Gruppo dopo l'avvenuta cessione alla Finmeccanica del pacchetto azionario di minoranza già posseduto dall'I.R.I., esplica la propria attività nel campo della produzione di ferro elettrolitico e nella costruzione per sinterizzazione di particolari meccanici.

La Società ha ormai risolto i suoi problemi tecnici mentre la principale difficoltà deriva da insufficiente reperimento di ordini, a sua volta causato dalla necessità di assumere ordinazioni di particolari sinterizzati soltanto se in serie sufficienti a coprire il costo degli stampi e delle apparecchiature che la costruzione di ciascun particolare comporta.

Il campo della clientela di questa Società è quindi ristretto a quelle aziende che costruiscono prodotti meccanici di gran serie.

Peraltro il fatturato è in costante progresso e perciò i risultati economici pur mantenendosi negativi presentano un continuo miglioramento. Il prevedibile sviluppo dell'attività produttiva fa considerare con una certa fiducia la possibilità di raggiungere l'equilibrio economico in epoca non lontana.

## Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli

Come avvertito nella relazione dello scorso anno, la situazione di questa Società era tale da non consentire ragionevoli speranze di assestamento o di appena tollerabile andamento economico, se non operando una radicale trasformazione nei programmi e negli impianti.

Essa è stata perciò posta in liquidazione e nel contempo è stata immediatamente iniziata la trasformazione degli impianti per la creazione di un nuovo e razionale stabilimento ferroviario destinato a sostituire quello ormai vetusto dell'IMAM-Aerfer di cui Vi abbiamo parlato in precedenza.

Il programma dei lavori è stato studiato in modo da contemperare per quanto possibile l'esaurimento delle vecchie lavorazioni con la creazione dei nuovi impianti i quali permetteranno altresì la conservazione di quella parte della attuale produzione che ha reali prospettive di essere utilmente proseguita.

## Fabbrica Macchine Industriali

L'attività di questa Azienda è in gran parte legata, come noto, all'andamento del mercato conserviero; il buon carico di lavoro, costituito nel 1957 prevalentemente da ordinazioni di macchine per scatolame e solo in piccola parte da particolari di macchine utensili, ha consentito il pieno impiego delle maestranze, permettendo al tempo stesso di distribuire un dividendo agli azionisti.

Anche per quanto concerne il risultato economico per l'anno 1958, le previsioni sono favorevoli seppure si noti un certo calo negli ordini di macchine per scatolame; il carnet di ordini assunti assicura ad ogni modo, per i prossimi mesi, continuità di lavoro.

## AVIS - Industrie Stabiensi Meccaniche Navali

L'andamento di questa Azienda, che si dedica esclusivamente alle riparazioni di veicoli ferroviari per conto delle FF.SS., è strettamente legato alla quantità di riparandi che queste ultime possono inviarle. Purtroppo il flusso di lavoro non può, per varie ragioni, essere sempre costante e sufficiente con pregiudizio dell'equilibrio economico della Società, anche perchè i margini sono ristrettissimi e nel campo delle economie e dei rendimenti ben poco cammino resta da percorrere.

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipaz. sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio unit. delle azioni	Importo a Bilancio
Aghi Zebra	127.500	51%	1.000	1.000	127.500.00
Alfa Romeo	6.120.000	51%	1.000	1.000	6.120.000.00
Ansaldo	4.590.000	51%	1.000	1.000	4.590.000.00
Ansaldo Fossati	765.000 1/60	51%	1.000	1.000	765.000.00
Ansaldo S. Giorgio	4.590.000	51%	350	350	1.606.500.00
Arsenale Triestino	70.500	51%	4.000	1.600	122.400.00
AVIS	30.600	51%	10.000	10.000	306.000.00
C.R.D.A.	1.530.000	51%	1.000	(683,33)	1.045.500.00
C.A.M.I.M.	30.000	20%	1.000	1.000	30.000.00
Delta	510.000	51%	1.000	1.000	510.000.00
Elettrodomestici S. Giorgio	102.000	51%	1.000	1.000	102.000.00
Esercizi Bacini Napoletani	50.000	5%	1.000	1.000	50.000.00
Fabbr. Macchine Industr.	204.000	51%	1.000	1.000	204.000.00
Filotecnica Salmoiraghi	5.100.000	51%	100	100	510.000.00
Fonderie di Gorizia	12.750	51%	20.000	20.000	255.000.00
Fonderie S. Giorgio Prà	367.200	51%	1.000	1.000	367.200.00
Marconi Italiana	746.100	49,74%	1.000	1.000	746.100.00
I.M.A.M. - AERFER	1.275.000	51%	1.000	1.000	1.275.000.00
Merisinter	200.000	49,02%	250	250	50.000.00
Metalmecanica	183.600	51%	250	250	45.900.00
Microlambda	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.00
Motomeccanica	306.000	51%	1.000	1.000	306.000.00
				A RIPORTARE	19.389.100.00

ALLEGATO AL BILANCIO

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipaz. sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio amitt. delle azioni	Importo a Bilancio
A RIPIETIT					19.389.100.016
Navalmeccanica	2.040.000	51%	1.000	1.000	2.040.000.000
Nuova San Giorgio	765.000	51%	1.000	1.000	765.000.000
O.I.R.N.	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Officine Pistoiesi	1.020.000	51%	500	500	510.000.000
O.M.S.S.A.	7.935	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
S.A.R.A. Elettronica	40.000	40%	500	500	20.000.000
S.I.G.M.E.	1.500	25%	10.000	10.000	15.000.000
S.I.M.E.A.	50.000	10%	1.000	1.000	50.000.000
S.I.R.M.	90.706	45,35%	2.000	2.000	181.412.000
S.I.S.P.R.E.	500	50%	1.000	1.000	500.000
Sorca	255.000	51%	1.000	1.000	255.000.000
Stabilim. S. Eustacchio	61.200	51%	10.000	7.500	459.000.000
Termomeccanica	448.800	51%	1.000	1.000	448.800.000
Triler in liquidaz.	510.000	51%	1.000	529.41	270.000.000
Fabbr. Macchine in liquid.	8.160	51%	1.000	1	8.160
I.M.A.M. in liquid.	637.500	51%	400	400	255.000.000
S.I.P.A.I. in liquid.	95.000	95%	1.000	700	28.500.000
I.Me.Na. in liquid.	255.000	51%	1.000	1	255.000
Stab. Mecc. Pozzuoli in liquid.	510.000	51%	1.000	1	510.000
25.490.553.136					

## DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Con la rappresentanza di 49.974.431 azioni sulle 50.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

L'Assemblea:

ha approvato all'unanimità la relazione del Consiglio d'Amministrazione, il Bilancio ed il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1958, nonché la proposta, formulata dal Consiglio d'Amministrazione nella sua relazione, di riportare a nuovo la perdita emergente dal bilancio, previo assorbimento dell'avanzo utili esercizi precedenti di L. 92.303.523, residuando così L. 2.948.021.402, da riportarsi a nuovo;

ha nominato Amministratori per l'esercizio 1958-1959, i Signori:

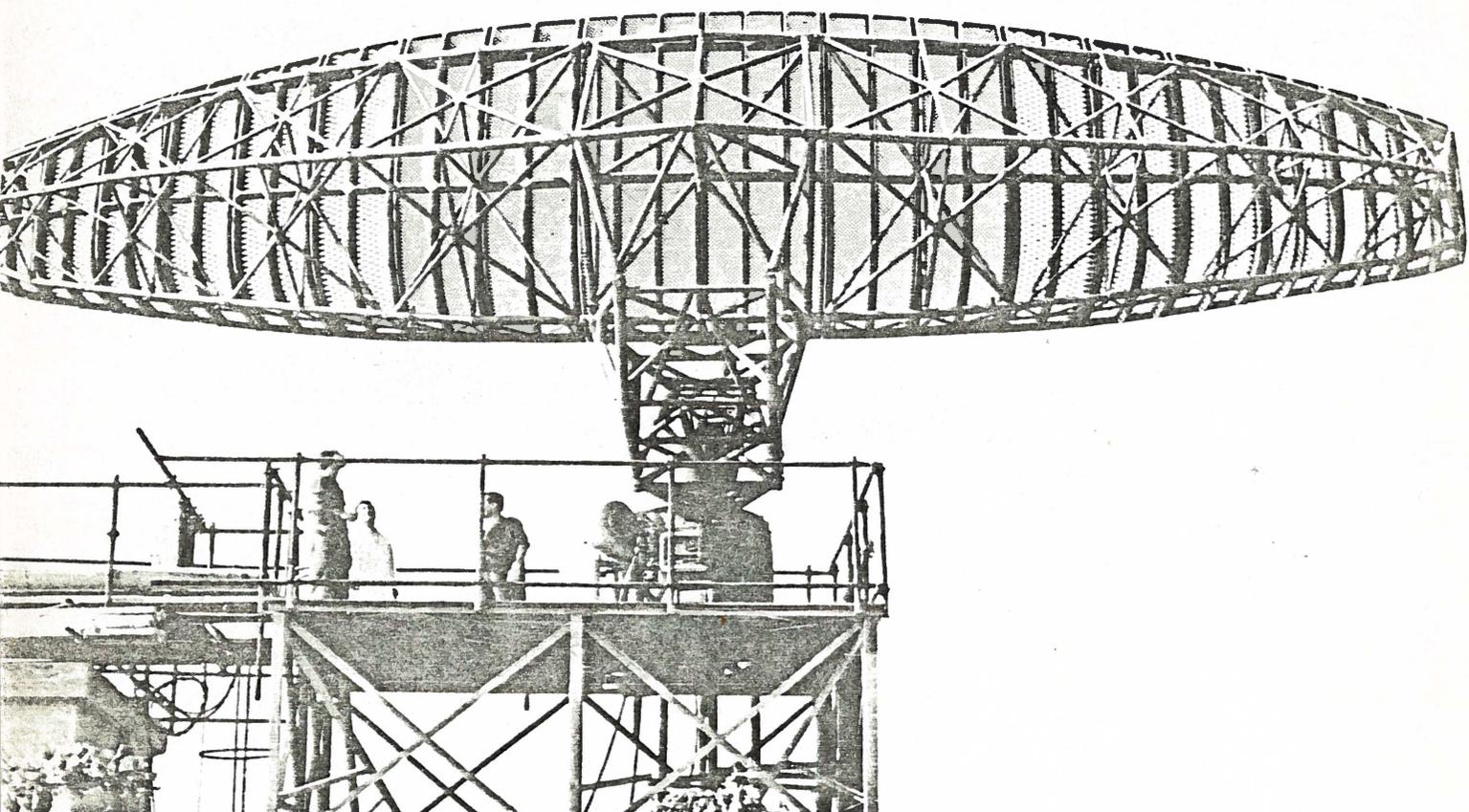
BARDOCCI Dott. Balduccio  
BASOLA Avv. Enrico  
CASINI Cav. del Lav. Dott. Ing. Piero  
CASSINIS Prof. Dott. Ing. Gino  
DELLA PORTA Dott. Ing. Enrico  
MEDUGNO Dott. Leopoldo  
SASSI Prof. Dott. Salvatore  
SERNESI Rag. Salvino  
SETTE Prof. Avv. Pietro  
TUPINI On. Avv. Giorgio  
VIGNUZZI Dott. Ing. Guido

ha determinato il compenso agli Amministratori per il decorso esercizio;

ha integrato il Collegio Sindacale, per il residuo del triennio in corso, scadente il 30 giugno 1960, nominando:

Sindaco effettivo il Dott. BERNARDI Domenico  
Sindaco supplente il Dott. VIGORITI Beniamino

ha modificato la misura degli emolumenti al Collegio Sindacale avuto riguardo del D.P.R. n. 520 dell'8 aprile 1958.



(sopra) La nuova antenna radar ML G7 costruita dalla Microlambda. - (sotto) Apparecchio « fac-simile » tipo MLF, costruito dalla Microlambda, per la riproduzione a distanza di foto, disegni, ecc.

