

11° ESERCIZIO SOCIALE 1958-1959

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

FINMECCANICA

SOCIETÀ PER AZIONI CON SEDE E DIREZIONE GENERALE

IN ROMA, VIA TORINO 44

CAPITALE L. 90.000.000.000

ASSEMBLEA STRAORDINARIA ED ORDINARIA
DEGLI AZIONISTI

30 DICEMBRE 1959

LIA

Leonardo Innovation Archives

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

per l'esercizio 1968-69

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

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

COLLEGIO SINDACALE

per il triennio scadente il 30-6-1968

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 Avv. Giorgio

LIA

Leonardo Innovation Archives

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
per l'esercizio 1960-61

Presidente e Amministratore Delegato: VIGNUZZI Dott. Ing. Guido
Amministratori: CASINI Cav. del Lav. Dott. Ing. Piero
SASSI Prof. Dott. Salvatore
SEJNESI Cav. del Lavoro Rag. Salvino
SETTE Prof. Avv. Pietro

COLLEGIO SINDACALE
per il triennio scadente il 30-6-1960

Presidente: LEGGERI Rag. Vincenzo

Sindaci effettivi: BERNARDI Dott. Domenico
BERTERO Rag. Romualdo

Sindaci supplenti: MENZINGER Dott. Mario
VIGORITI Dott. Beniamino

Segretario del Consiglio: MEDUGNO Dott. Leopoldo

costruzioni e riparazioni di materiale mobile ferroviario operano in Italia 37 aziende contro le 21 esistenti nell'anteguerra, mentre il flusso delle ordinazioni di rotabili per le FF. SS. si mantiene ad un livello inferiore all'incirca di un terzo alla media annuale del triennio prebellico. Il programma di ammodernamento e potenziamento del parco veicoli (già iniziato dalle FF. SS. al principio dello scorso anno, con lo stanziamento di 50 miliardi di lire, e sviluppato nel secondo semestre del 1957) ha consentito, durante lo scorso esercizio, solo modesti incrementi nell'attività, in questo campo, delle aziende del Gruppo dedite alla costruzione di materiale mobile ferroviario. Il numero eccessivo delle imprese che concorrono a questo lavoro ha portato infatti ad un eccessivo frazionamento degli ordini, mentre la preoccupazione delle stesse ditte di assicurarsi comunque delle commesse, onde fronteggiare l'acuta deficienza di lavoro delle proprie officine, ha determinato un ulteriore ribasso nei prezzi di aggiudicazione, che non risultano perciò remunerativi. Già nel secondo semestre del corrente anno, si è manifestata, in alcune delle nostre aziende, una scarsità di lavoro con conseguente necessità di operare con turni ridotti. Una situazione favorevole si ha solo per la IMAM-AERFER che ha ottenuto ordini più consistenti dalle FF. SS. grazie alle disposizioni esistenti a favore del Meridione e che, nel 1957, si è assicurata alcune commesse dalle ferrovie in concessione.

Com'è noto, l'ulteriore sviluppo del programma quinquennale di potenziamento delle FF. SS. è stato autorizzato al principio del corrente anno, con lo stanziamento di 175 miliardi, dei quali però soltanto un terzo destinato a materiale mobile.

Una parte degli ordini per le nuove costruzioni riguarda locomotori elettrici e locomotive Diesel. Ordinanze di locomotori sono state conferite anche a nostre aziende: agli Stabilimenti Elettromeccanici Riuniti Ansaldo San Giorgio sono stati ordinati gli equipaggiamenti elettrici e alle Officine Pistoiesi la costruzione della parte meccanica. Per le locomotive Diesel sono previsti ordini per l'IMAM-AERFER e per l'Ansaldo. Altre commesse sono in corso di aggiudicazione per elettromotrici e rimorchiato, treni suburbani, carrozze passeggeri e carri merci, ma non sono tali da assicurare alle aziende del Gruppo un sufficiente volume di lavoro, fatta eccezione per l'IMAM-AERFER. D'altra parte il lungo ciclo necessario per sviluppare le nuove costruzioni non consentirà di realizzare una continuità di lavoro tra le commesse in corso di espletamento e i nuovi ordini, cosicché è da attendersi una sensibile diminuzione di occupazione per il principio del 1959. A completamento del quadro delle possibilità offerte dal mercato interno dobbiamo segnalare infine che i nuovi contratti di riparazione delle FF. SS. per un nuovo biennio sono stati ulteriormente decurtati del 20 %.

Per quanto riguarda le esportazioni, lo scarto notevole tra i costi di produzione italiani e quelli delle industrie straniere concorrenti (secondo una valutazione ufficiale si tratterebbe di una differenza del 20-30 %) rende molto difficile l'acquisizione di lavoro per le industrie italiane, che, nel 1957, su un totale mondiale di 52,3 milioni di dollari, si sono assicurate commesse per soli 2,2 milioni di dollari, contro ordinazioni per 21,6 milioni di dollari acquisite dalla Germania Occidentale. È questa una delle conseguenze negative dell'eccessivo frazionamento dell'industria, sopra ricordato. Le aziende del Gruppo hanno comunque proseguito i loro sforzi per trovare sbocchi all'estero, partecipando a molte gare per veicoli trainati e trainanti. Nel 1958 sono stati acquisiti un ordine di 227 carri merci per il Pakistan ed una commessa di 100 carri serbatoio da una industria tedesca che intende immatricolare detti carri nel parco delle FF. SS. — In molti casi, le trattative, iniziate favorevolmente per noi, non hanno potuto essere con-

NOTIZIE SULLE PRINCIPALI PRODUZIONI DEL GRUPPO

Costruzioni navali

La crisi che dal 1957 incombeva sull'industria delle costruzioni navali in relazione alla drastica contrazione dei noli ed al conseguente tracollo delle ordinazioni di nuovo naviglio, è venuta assumendo più ampie proporzioni. Durante il 1958 le nuove ordinazioni ai cantieri di tutto il mondo, al netto di precedenti commesse che sono state annullate, hanno dato un apporto di circa 1,5 milioni di tonnellate e il carico di lavoro è sceso da 34,5 a 27,3 milioni di tonnellate.

L'attività dei nostri cantieri, pur conservando un ritmo elevato grazie all'imponente mole delle commesse acquisite prima della inversione della congiuntura, ha cominciato a registrare fin dal 1958 i primi effetti della completa interruzione intervenuta nel flusso delle nuove ordinazioni. In tale anno, mentre il naviglio varato risultava aumentato del 16,8%, la consistenza del tonnellaggio impostato appariva diminuita del 14,5%. La flessione si è intensificata ed estesa ad altre fasi del ciclo produttivo durante il 1959. L'indice produttivo complessivo del settore ha registrato infatti, nella prima metà dell'anno, una riduzione del 10% circa rispetto al primo semestre del 1958.

Questo processo è rispecchiato, naturalmente, dall'andamento dell'attività cantieristica del Gruppo. Nel corso del 1958 i nostri cantieri hanno impostato navi per 372.000 t.s.l. (cioè un tonnellaggio di poco inferiore a quello dell'anno precedente), hanno varato naviglio per 346.500 t.s.l. (+ 15,5% rispetto al 1957) e consegnato navi per 307.700 t.s.l. (+ 2,5% rispetto al 1957). Nel primo semestre del 1959 è intervenuta invece una diminuzione (rispetto alla prima metà del 1958) del 18% nel naviglio impostato e dell'8% circa nel tonnellaggio varato.

La crisi che si profila per le costruzioni navali in tutto il mondo non può ormai considerarsi un episodio delle normali fluttuazioni cicliche

del settore. Essa coincide in buona parte con un problema di struttura. L'euforia provocata dall'onda superiore della congiuntura e l'intensificato processo di razionalizzazione dei sistemi di fabbricazione, stimolato prima dall'eccezionale flusso degli ordini e, poi, dall'esigenza di raggiungere il massimo grado di produttività per sopravvivere in un clima di concorrenza ad oltranza, hanno determinato una dilatazione del potenziale produttivo dei cantieri di tutto il mondo ben oltre i limiti che la domanda di nuovo naviglio potrà raggiungere con il miglioramento della congiuntura. In seguito ai più recenti sviluppi della tecnica costruttiva i tempi sono pressochè dimezzati. Mentre la capacità produttiva dei cantieri di tutto il mondo è di oltre 10 milioni di t.s.l., le previsioni internazionali concordano nell'indicare, per i prossimi 8-10 anni, un livello medio della domanda di nuove costruzioni non superiore a 5,5-6 milioni di t.s.l.

Oggi, di fronte alla definitiva conferma delle oscure prospettive che si presentano per questa industria, si può difficilmente contestare la necessità di un ridimensionamento. La decisione del Governo francese di ridurre di un terzo il potenziale produttivo del settore interpreta una esigenza la cui validità è ormai riconosciuta anche in Paesi, come il Giappone, le cui industrie cantieristiche hanno una capacità competitiva particolarmente elevata. Questo problema si pone pure per i nostri cantieri navali, il cui potenziale produttivo è praticamente raddoppiato in questi ultimi anni e che si trovano tuttora in posizione di marginalità rispetto alla concorrenza internazionale, come si può desumere dal fatto che la flessione del carico di lavoro, dopo il mutamento della congiuntura, è stata maggiore che nel resto del mondo.

Poichè valutazioni realistiche inducono a ritenere che, per molti anni, gli ordini acquisibili dall'armamento nazionale per nuove costruzioni non supereranno, nella migliore delle ipotesi, una media annua di 200-250 mila t.s.l. e, d'altra parte, non si può fare che un limitato affidamento sull'apporto delle commesse estere, si prospetta anche per l'Italia l'opportunità di studiare progetti per un diverso impiego del potenziale produttivo eccedente, curando, contemporaneamente, di sviluppare al massimo il processo di razionalizzazione dei cantieri da conservare in funzione.

Un contributo per alleviare le difficoltà di alcuni nostri cantieri verrà dal programma di nuove costruzioni del Gruppo Finmare. Tale programma, in corso di definizione, prevede la costruzione di due grandi turbonavi passeggeri da circa 38.000 t.s.l., destinate alla linea del Nord America, due turbonavi da circa 22.000 t.s.l. destinate alla linea dell'Australia nonché una motonave da circa 5.500 t.s.l.

L'apporto di tali costruzioni non consente peraltro di attribuire minore attualità all'istanza, da noi ripetutamente sottolineata in precedenti occasioni, di una revisione della legislazione a favore dell'industria delle costruzioni navali. La legge 17-7-1954, n. 522, non rispecchia più ormai quei concetti informativi che la determinarono. Le provvidenze da essa stabilite sono praticamente inoperanti. Alcune disposi-

zioni, anzi, risultano controproducenti. D'altra parte il recente provvedimento contenuto nel capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, non è idoneo ad apportare, da solo, un sostanziale beneficio alla situazione presente. L'IRI sta pertanto predisponendo, sulla base di un accurato esame dei problemi del settore, le proposte da presentare al Governo per opportuni aggiornamenti della legislazione relativa alle costruzioni navali.

Anche l'attività nel campo delle riparazioni navali ha risentito, naturalmente, della crisi dell'armamento. Ne hanno sofferto soprattutto le nostre Aziende del settore dislocate nell'Adriatico, ove più scarso è il traffico marittimo.

Data la naturale tendenza all'espansione dei traffici mondiali (che, sviluppatasi ad una cadenza del 7% all'anno dalla fine della guerra in poi, dopo un regresso del 3% nel 1958, sono di nuovo in ascesa), le prospettive per le riparazioni navali si pongono peraltro in modo diverso che per le costruzioni di nuovo naviglio. Per quanto riguarda il nostro Gruppo confidiamo anche sui benefici che potranno derivare dalle opere di potenziamento degli impianti. Il nuovo grande bacino di carenaggio recentemente inaugurato a Trieste e la costruzione di un bacino galleggiante, destinato alla SEBN di Napoli, capace di accogliere navi fino a 65.000 t.p.l., contribuiranno, migliorando la già efficiente attrezzatura di cui disponiamo in questo settore, ad accrescere le possibilità di acquisizione di nuovo lavoro.

Costruzione di autoveicoli e motori

La produzione automobilistica, ormai affermatasi da tempo tra le componenti più dinamiche dello sviluppo industriale italiano, è cresciuta durante il 1958 e nel corso del 1959 ad un tasso che, superando quello del 1957, ha sfiorato il 15%. Questo incremento è stato alimentato in misura limitata dallo sviluppo della domanda interna, cresciuta di poco meno del 7% nel 1958 e nella prima metà del 1959. Un contributo di gran lunga preponderante hanno recato le esportazioni, che hanno effettuato un balzo del 43% nel 1958 e, nella prima metà del 1959, hanno registrato un ulteriore incremento, dell'ordine del 29% circa, che è uno dei più elevati che si siano avuti nel mondo in tale periodo. Corrispondentemente l'incidenza delle esportazioni sulla produzione nazionale ha raggiunto una proporzione (46% nel primo semestre del 1959) che è solo di poco inferiore a quella dei due maggiori Paesi esportatori del mondo. È altresì sintomatico, per valutare l'alto grado di competitività raggiunto dall'industria automobilistica italiana, il fatto che circa il 40% delle nostre esportazioni automobilistiche trovi collocamento in un Paese, la Germania, che è al secondo posto nella graduatoria mondiale dei costruttori di autoveicoli.

LIA

Leonardo Innovation Archives

parto revisione motori a Pomigliano d'Arco e, come già accennato sopra, la localizzazione nel Mezzogiorno del nuovo stabilimento per la costruzione di motori Diesel.

Materiale mobile ferroviario

Nonostante la progressiva ripresa in atto da qualche anno nell'attività di questo settore permane un grave squilibrio tra il potenziale complessivo degli impianti, calcolato pari ad una produzione annua del valore di 100 miliardi di lire, e le possibilità di lavoro. Durante il secondo semestre del 1958 le Ferrovie dello Stato hanno dato corso alla prima parte del piano quinquennale di ammodernamento, che, per quanto riguarda la costruzione di materiale mobile ferroviario, difficilmente supererà una spesa complessiva di 120 miliardi di lire per il periodo 1959-1961. Nella ripartizione delle ordinazioni relative alla prima parte del programma (che comprendono locomotive elettriche e Diesel, automotrici, treni elettrici per servizi suburbani, carrozze passeggeri e carri merce) alle Aziende Finmeccanica sono stati aggiudicati, durante il decorso esercizio, lavori per circa 9,5 miliardi di lire, che, per 4,8 miliardi di lire, concernono il materiale trainante, per un importo di 5,7 miliardi riguardano carrozze e, per il resto, carri merce. L'afflusso di questi ordinativi, come già Vi preannunciammo nell'Assemblea dello scorso anno, non ha impedito che si manifestasse un vuoto di lavoro per lo sfasamento dei tempi tecnici tra il completamento delle precedenti commesse e l'inizio delle nuove lavorazioni. È superfluo infatti ricordare che nelle costruzioni ferroviarie si richiede, per la preparazione che deve precedere l'avvio della produzione, un lungo periodo. Della mancata sutura tra le vecchie e le nuove lavorazioni hanno sofferto in particolare le Officine Pistoiesi, in cui i reparti addetti alle costruzioni ferroviarie hanno lavorato ad un regime ridotto fino alla primavera del 1959.

Nel campo delle riparazioni ferroviarie la concentrazione presso l'AVIS di tutto il lavoro affidato al Gruppo ha consentito a tale Azienda la piena occupazione delle maestranze.

Per trovare uno sfogo ai larghi margini inutilizzati del potenziale produttivo del settore delle costruzioni ferroviarie è stata ulteriormente sviluppata l'azione nei mercati esteri, in particolare in quei paesi ove, in relazione a programmi di sviluppo, maggiore è la domanda di materiale mobile. Gli sforzi per conseguire un incremento delle esportazioni incontrano peraltro difficoltà crescenti. Per lo più, infatti, la partecipazione alle gare avviene in un clima di concorrenza esasperata sotto la pressione della carenza di lavoro di cui, in misura più o meno intensa, soffrono quasi tutte le industrie europee del ramo. Inoltre una grave limitazione alle prospettive di sviluppo delle esportazioni insor-



ge dalla tendenza di diversi paesi sottosviluppati, che fino a qualche tempo fa ricorrevano alle industrie estere per coprire tutto il loro fabbisogno di nuovi veicoli ferroviari, ad avviare gradualmente una produzione locale, specie nel campo dei veicoli trainanti. Nondimeno sono state conseguite alcune lusinghiere affermazioni che hanno portato un consistente contributo al carico di lavoro delle nostre Aziende. Particolarmente degno di nota è il successo ottenuto da un gruppo di aziende italiane, di cui fanno parte l'Ansaldo San Giorgio e le Officine Pistoiesi, con l'acquisizione di un ordine delle Ferrovie argentine per la fornitura di 230 locomotive elettriche, da costruire, a cominciare dal secondo lotto delle consegne, in collaborazione con industrie locali. L'importo complessivo delle lavorazioni da eseguire in Italia si aggira intorno ai 28 milioni di dollari. Un altro importante contratto è stato firmato dall'Ansaldo San Giorgio con la Jugoslavia per la fornitura di locomotori elettrici, fornitura che, in parte, per quanto riguarda le casse ed i carrelli, verrà espletata con il concorso delle Officine Pistoiesi. Merita di essere segnalata anche l'ordinazione che le Officine Pistoiesi, dopo una gara alla quale hanno partecipato le più agguerrite imprese nazionali del ramo, sono riuscite ad ottenere dalla « Interfrigo » di Basilea, per 300 carri refrigeranti.

Nel quadro del piano di riordinamento di questo settore della nostra attività sono proseguiti i lavori, la cui conclusione è prevista entro la primavera del 1960, per la trasformazione degli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli con la creazione di un impianto totalmente nuovo in cui verrà concentrata anche l'attività dello stabilimento del Vasto dell'IMAM AERFER.

Con la realizzazione del programma da noi disposto, che prevede, tra l'altro, la dolorosa ma necessaria cessazione dell'attività ferroviaria delle O.M.F.A. di Monfalcone, il Gruppo avrà recato il suo contributo alla soluzione del problema di una illogica divisione delle costruzioni ferroviarie tra un numero eccessivo di stabilimenti e disporrà per tale attività di due soli centri, che, modernamente attrezzati ed alimentati da un più consistente carico di lavoro, saranno in migliori condizioni per realizzare l'indispensabile opera di compressione dei costi.

Costruzioni aeronautiche

L'industria italiana delle costruzioni aeronautiche, pur essendo riuscita gradualmente ad accrescere la sua attività compiendo un non indifferente sforzo di aggiornamento nelle attrezzature e nelle tecniche costruttive, rimane molto distante dai livelli ai quali potrebbe aspirare

per le sue tradizioni prebelliche. L'attività per conto dell'aeronautica militare e per « off-shore procurements » è rimasta invariata, mentre gli sviluppi della costruzione di apparecchi civili restano condizionati dalle esigue possibilità del mercato interno e dalla difficoltà di trovare sbocchi in mercati esteri dominati dalla schiacciante supremazia di grandi industrie straniere.

Pur senza sottovalutare l'opportunità di una politica nazionale di sostegno del settore, prospettive di una più consistente ripresa dell'industria delle costruzioni aeronautiche in Italia possono concepirsi solo nel quadro di accordi di cooperazione, nell'ambito del mercato comune, che consentano di unire gli sforzi dei paesi della CEE nell'affrontare gli imponenti oneri che gravano sugli studi, sulla progettazione e creazione di nuovi prototipi e di realizzare, attraverso opportune concentrazioni, livelli tecnici e produttivi comparabili con quelli degli Stati Uniti e della Gran Bretagna. È da tener presente che attualmente non più del 10% del fabbisogno di apparecchi nei paesi della CEE è coperto da velivoli costruiti nel Continente.

Nel limiti imposti dalla situazione sopra accennata vanno considerate le attività che il Gruppo svolge, attraverso l'IMAM AERFER e lo Stabilimento di Pomigliano d'Arco dell'Alfa Romeo, nel campo delle costruzioni aeronautiche.

Nell'IMAM AERFER si è avuta una flessione produttiva in relazione ad una contrazione del carico di lavoro, soprattutto per ciò che concerne la costruzione di parti di ricambio, settore per il quale, in connessione con il ridimensionamento dei programmi dell'aeronautica militare, sono state annullate alcune importanti commesse. Nel corso di quest'anno è stato peraltro acquisito un consistente volume di nuove ordinazioni per attività di riparazione, revisione e manutenzione di velivoli da combattimento. Tenuto conto della discontinuità e delle incerte prospettive delle ordinazioni militari l'IMAM AERFER ha proseguito i propri sforzi per reperire nuove fonti di lavoro. In relazione a tale obiettivo sono state sviluppate trattative con alcuni dei più noti complessi aeronautici stranieri per realizzare accordi di collaborazione.

Anche nei reparti che nello stabilimento dell'Alfa Romeo a Pomigliano d'Arco si dedicano alla riparazione e revisione di motori per aerei si è avuta nel 1958 una contrazione di attività in seguito alla riduzione di ordinazioni dell'aeronautica militare. Quest'anno, peraltro, si è ottenuta una ripresa, suscettibile di essere alimentata anche da una estensione dell'attività dello stabilimento a lavorazioni per conto dell'aeronautica civile.

Nel settore della missilistica, che sta acquistando un crescente rilievo e tende ad incidere sull'importanza strategica dell'aeronautica militare, si profilano per il Gruppo interessanti prospettive. La Finmeccanica è stata invitata a far parte di un gruppo industriale europeo al quale la NATO ha affidato la costruzione in serie di missili Hawk, missili tattici terra-aria particolarmente indicati per la difesa antiaerea.

LIA

Trattori

La produzione trattoristica nazionale ha subito una ulteriore flessione nel 1958 in conseguenza sia di una contrazione della domanda interna sia di una diminuzione delle esportazioni. Solo nel corso del 1959 si è profilata una certa ripresa in relazione essenzialmente a maggiori forniture all'estero.

La situazione di questa industria, frazionata in un numero eccessivo di Aziende, di cui diverse a carattere artigianale, e con un mercato interno ristagnante, si prospetta molto allarmante, come già facemmo notare nella relazione dello scorso anno, in relazione alla progressiva riduzione tariffaria che interverrà con l'attuazione del MEC.

Dovremo infatti affrontare, senza la salvaguardia della forte protezione doganale assicurata finora al settore, la concorrenza di fabbriche tedesche, francesi e, con la determinazione della tariffa esterna comune, inglesi, che, grazie alle loro dimensioni ed al grado elevato di razionalizzazione delle produzioni, sono in condizioni di netta superiorità rispetto alla quasi totalità delle aziende italiane costruttrici di trattori.

Ovviamente il cedimento della domanda interna ha fortemente gravato sull'andamento della produzione trattoristica del Gruppo, che è stata soggetta ad una forte flessione. Durante l'ultimo esercizio le aziende Finmeccanica che operano in questo campo, hanno contribuito al totale delle immatricolazioni di nuovi trattori in Italia solo nella misura del 5%. Ciò significa che la loro distanza dalle dimensioni produttive indispensabili per sostenere il confronto con la concorrenza internazionale è enorme. Ci si sta pertanto orientando verso un riassetto di questa attività nel quadro di accordi di collaborazione industriale con la Regia Renault diretti a facilitare il nostro inserimento nell'economia del mercato comune.

Elettromeccanica ed Elettronica

L'ulteriore sviluppo della produzione complessiva dell'industria elettromeccanica italiana è stato sostenuto essenzialmente dalla dinamica del mercato dei beni di consumo durevole. Nel campo dei beni strumentali alcune produzioni hanno invece risentito dei fattori recessivi e della strutturale debolezza del mercato interno. L'ulteriore miglioramento verificatosi nella bilancia degli scambi con l'estero del settore non deve indurre a sottovalutare i problemi dell'inserimento dell'industria elettromeccanica italiana nel mercato comune, nell'ambito del quale la nostra inferiorità competitiva emerge chiaramente dal fatto che nell'intercambio tra i Paesi della CEE per i prodotti del settore le esportazioni italiane (4,4 miliardi di lire) hanno avuto nel 1958 una incidenza

solo del 2,3% mentre le nostre importazioni (26.6 miliardi di lire) sono state pari al 13,6%.

Nell'Ansaldo San Giorgio il ritmo produttivo è rimasto stazionario a livelli non corrispondenti ad una adeguata utilizzazione del potenziale produttivo dell'Azienda. Per quanto riguarda le macchine elettriche è da tener presente l'incidenza che potrà avere sullo sviluppo di tali lavorazioni la contrazione intervenuta nel volume dei nuovi ordini durante il 1958, soprattutto per i trasformatori di grande potenza, per le grandi macchine generatrici di energia e i motori di serie. A tale flessione, connessa essenzialmente alla situazione stagnante del mercato interno, è seguita nel corso del 1959 una apprezzabile ripresa nel flusso dei nuovi ordini, che nel primo semestre dell'anno ha quasi raggiunto, nel campo delle macchine elettriche, la media del 1957.

Sull'andamento dell'attività produttiva delle Officine Elettromeccaniche del C.R.D.A., finora alimentata quasi esclusivamente da produzioni per impieghi navali, ha fortemente gravato la crisi dei cantieri.

Tanto per l'Ansaldo San Giorgio quanto per le Officine Elettromeccaniche del C.R.D.A. sono stati impostati programmi di riordinamento generale diretti a consentire alle due imprese di aspirare al raggiungimento di quel livello di capacità competitiva che è condizione indispensabile per la sopravvivenza di fronte ad una concorrenza estera che, già vivacemente operante anche in Italia, è destinata ad intensificarsi in futuro.

Nel campo dell'elettronica, nel quale il Gruppo è presente, oltre che con le produzioni della Microlambda, anche con lavorazioni di altre Aziende, si è avuta una diminuzione delle commesse militari sulle quali finora si era fondata prevalentemente l'attività del settore. D'altra parte il mercato civile si sviluppa con una cadenza nettamente inferiore a quella che si registra in altri Paesi.

Progressi apprezzabili sono stati conseguiti nella produzione delle valvole termoioniche alla quale è dedito lo stabilimento dell'Aquila della Marconi, che, grazie a sostanziali miglioramenti qualitativi, riesce a meglio fronteggiare la vivace concorrenza esistente in questo campo.

Tale stabilimento — come preciseremo più avanti, è stato apportato recentemente — in relazione anche ad un programma di sviluppo delle nostre produzioni nel settore delle valvole termoioniche — ad una nuova società appositamente costituita dalla Finmeccanica.

Macchine motrici termiche

L'andamento produttivo dei due stabilimenti del Gruppo dediti alla costruzione di grandi macchine termiche, lo Stabilimento Meccanico dell'Ansaldo e la Fabbrica Macchine S. Andrea (CRDA), pur conservando un ritmo sostenuto, ha cominciato a registrare i primi effetti



dell'avversa congiuntura delle costruzioni navali. Solo in parte la flessione della domanda per apparati motori è stata compensata, nello Stabilimento Meccanico dell'Ansaldo, da maggiori ordinazioni di gruppi per centrali termoelettriche.

Onde favorire lo sviluppo in direzione dei gruppi terrestri è in corso un programma di ammodernamento delle attrezzature del Gruppo nel settore. Entro la prima metà del 1960 lo Stabilimento Meccanico dell'Ansaldo, oltre a disporre, nel campo delle turbine a vapore, di una maggiore capacità produttiva, sarà in grado di costruire gruppi per centrali termoelettriche della massima potenza (oltre 200.000 KW). È pressochè completato anche il rinnovamento degli impianti della Fabbrica Macchine S. Andrea, che, di conseguenza, potrà meglio articolare la propria produzione, finora circoscritta essenzialmente al settore navale, estendendola anche alla costruzione di gruppi terrestri per centrali termoelettriche.

Ottica e meccanica di precisione

Il quadro complessivo delle molteplici attività che compongono questo settore è rimasto sostanzialmente invariato. La concorrenza estera ha continuato ad esercitare una forte pressione sul nostro mercato interno, coprendo circa un terzo del consumo apparente.

Difficoltà particolari si sono manifestate, per la Filotecnica Salmoiraghi, nel campo della meccanica ottica, che fino all'anno scorso assorbiva il 40% della produzione dell'Azienda. Considerevoli progressi sono stati realizzati dalla Salmoiraghi nella occhialeria, che è uno dei pochi rami in espansione dell'industria italiana dell'ottica e della meccanica di precisione.

Recentemente, in base a programmi da lungo tempo stabiliti, la Filotecnica Salmoiraghi si è inserita nella produzione di macchine per cucire con una serie di modelli di alto livello qualitativo. Le condizioni di mercato in questo settore sembrano indicare la possibilità di nuovi sviluppi: la flessione produttiva, manifestatasi nel 1957 e protrattasi nel 1958, si è praticamente arrestata, infatti, nel corso di quest'anno.

Macchine tessili

Il settore delle macchine tessili, cui sono interessate quattro consociate, è stato tra quelli maggiormente colpiti dall'ultima recessione. La flessione della produzione, dovuta tanto ad un minore assorbimento

Altre produzioni

Negli Stabilimenti S. Eustacchio la fabbricazione dei cilindri, mantenutasi pressochè invariata nel 1958, ha registrato, durante il 1959, una lievissima flessione produttiva che è dovuta principalmente alla sensibile contrazione intervenuta, durante il 1958, negli investimenti dell'industria siderurgica, cui è destinata la maggior parte della produzione dell'Azienda in questo ramo. Anche per quanto riguarda la costruzione di macchine utensili si è verificata, nel flusso dei nuovi ordini, una battuta di arresto. Nondimeno durante il 1958 e nella prima metà del 1959 la produzione della S. Eustacchio in questo campo, sostenuta da commesse precedentemente acquisite, ha registrato un apprezzabile incremento.

Sia la Fabbrica Macchine Industriali sia la produzione di macchine per l'industria nelle Officine Meccaniche e Fonderie della Navalmeccanica hanno registrato gli effetti sfavorevoli delle recenti vicende congiunturali. Ambedue gli stabilimenti hanno fronteggiato la diminuzione della domanda interna di macchine per l'industria con una più intensa attività per l'acquisizione di ordinazioni estere.

Per la costruzione di turbine idrauliche, cui si dedica lo stabilimento di Rivarolo dell'Ansaldo San Giorgio, il mercato interno è condizionato dall'incidenza decrescente che il ricorso alle risorse idriche ha nei programmi di sviluppo dell'industria elettrica nazionale. L'attività dello stabilimento di Rivarolo in tale settore, aumentata in misura consistente nel corso del 1958, si è sviluppata ad un ritmo meno intenso durante il 1959, appunto in relazione all'insufficiente flusso di nuove ordinazioni.

La Termomeccanica, mentre per quanto concerne la produzione degli ausiliari di bordo registra gli effetti della crisi cantieristica, è avviata verso un ulteriore sviluppo delle altre produzioni, rappresentate essenzialmente dalla costruzione di pompe, compressori e, in genere, macchinari ed equipaggiamenti per impianti frigoriferi. Interessanti sviluppi si prospettano in particolare per l'attività di esportazione. Tra le affermazioni più importanti conseguite ultimamente nei mercati esteri vanno menzionate alcune commesse sovietiche per 18 impianti frigoriferi, per un valore complessivo di circa 1,3 miliardi di lire.

Nel settore degli impianti e apparecchi di sollevamento e trasporto l'attività del Gruppo è stata alimentata in buona parte da forniture per l'estero. Degne di rilievo sono soprattutto alcune recenti affermazioni delle « Officine Ponti e Gru » dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, che sono riuscite ad assicurarsi ordinazioni di gru per complessivi 2,8 miliardi di lire.

L'ANDAMENTO COMPLESSIVO DELLE AZIENDE DEL GRUPPO

Fatturato e nuovi ordini

Il Gruppo, per la sua struttura produttiva, orientata prevalentemente verso la fabbricazione di beni strumentali, non ha potuto sottrarsi agli effetti di una recessione che, in Italia, ha gravato soprattutto sullo sviluppo degli investimenti.

Il fatturato complessivo ha subito una lieve flessione nel 1958, in cui ha raggiunto 238,5 miliardi di lire (-5,7% rispetto al 1957), e nel primo semestre del 1959 (-7,5% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente). Minore è stata la contrazione del fatturato pro-capite, che nel 1958 è risultato pari a Lmil. 3,46 con una diminuzione del 2,4% rispetto all'anno precedente.

Occorre peraltro fare una distinzione tra le costruzioni navali e le produzioni meccaniche. Solo per le prime l'andamento risulta nettamente sfavorevole. Per contro il fatturato globale delle produzioni meccaniche, grazie ad una compensazione tra l'incremento di certe attività e il regresso di altre, non ha registrato alcuna contrazione nel 1958 e, nella prima metà del 1959, è risultato leggermente cresciuto rispetto al corrispondente periodo del 1958.

Altrettanto si può dire in merito al flusso di nuovi ordini, in cui la componente relativa alle costruzioni navali è venuta vertiginosamente riducendosi dal 1956 in poi. L'incidenza delle commesse navali sul totale dei nuovi ordini è passata infatti dal 60% nel 1956 al 32% nel 1957 ed al 12% nel 1958. Per contro l'andamento complessivo delle ordinazioni per produzioni meccaniche, rimasto praticamente invariato tra il 1957 e il 1958, è stato caratterizzato da una consistente ripresa nel corso di quest'anno (+23% nel primo semestre del 1959 rispetto alla prima metà del 1958).

LIA

Le esportazioni

L'incidenza maggiore che la recessione ha avuto nell'economia di certi paesi che figurano tra i maggiori importatori di beni strumentali forniti dalle nostre industrie meccaniche e, in particolare, la diminuzione di disponibilità valutarie nei Paesi sottosviluppati, verso i quali è in prevalenza orientata l'attività di esportazione del nostro Gruppo, hanno comportato una flessione del nostro fatturato per l'estero.

Tale contrazione si è però arrestata nel corso del 1959 e tende ad essere riassorbita nel ciclo di una promettente ripresa che si sta profilando in relazione all'espansione del flusso di nuovi ordini. Questa ripresa non riguarda naturalmente le costruzioni navali, ma le altre produzioni del Gruppo. Le commesse relative a queste ultime, in pressochè ininterrotto sviluppo fin dal 1948, hanno realizzato un eccezionale progresso nel corso di quest'anno (+50% circa nel primo semestre del 1959 rispetto ai primi sei mesi del 1958). Vanno sottolineati i cospicui risultati raggiunti dal Gruppo nel campo, al quale esso dedica da qualche tempo una cura particolare, degli impianti industriali. Nel corso di quest'anno gli ordini esteri per macchinari e impianti (considerando anche le commesse di macchinari per centrali elettriche) assommano a quasi 39 miliardi di lire.

Considerando che, per il carattere delle sue attività, il Gruppo deve orientare soprattutto verso i mercati esteri gli sforzi per trovare nuovi sbocchi, abbiamo ulteriormente sviluppato la nostra organizzazione per l'esportazione. Attraverso l'opera della direzione commerciale del Gruppo abbiamo potuto dare maggiore organicità e sistematicità all'attività di esportazione, le cui prospettive di sviluppo, per ragioni che assumono uno speciale rilievo per le forniture di beni strumentali, sono in buona parte subordinate ad una opportuna azione di coordinamento con gli indirizzi governativi nel campo del commercio estero nonché a rapporti ad alto livello con importanti complessi industriali e finanziari italiani e stranieri. È stata ampliata anche la rete delle nostre Delegazioni commerciali, che attualmente è rappresentata da 17 uffici dislocati nelle aree che, per lo sviluppo assunto da nostre forniture o per accertate possibilità di mercato, maggiormente interessano il nostro Gruppo.

Il personale

L'occupazione nel complesso delle Aziende del Gruppo ha subito una flessione solo in parte imputabile a fattori congiunturali. La diminuzione degli organici è connessa principalmente al processo che il Gruppo deve seguire, attraverso una migliore articolazione della sua attività ed una maggiore efficienza produttiva, per conseguire un più stabile assetto.

Nulla è stato trascurato per attenuare il più possibile le conseguenze sociali delle operazioni di assestamento, che hanno portato alla messa in liquidazione di tre Aziende (Ansaldo Fossati, Industria Meccanica Napoletana e Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli) ed al ridimensionamento di alcuni reparti dell'Ansaldo San Giorgio. Una parte del personale esuberante è stata trasferita presso altri stabilimenti o altre aziende del Gruppo. Inoltre si è cercato di ridurre al minimo i licenziamenti favorendo, con la concessione di condizioni particolarmente vantaggiose di liquidazione, le dimissioni volontarie, che, in effetti hanno contribuito notevolmente, insieme al normale esodo dei dipendenti di età superiore ai 60 anni, alla riduzione degli organici. Per la zona partenopea, tenuto conto della situazione eccezionalmente grave della disoccupazione locale, i dipendenti delle due Aziende poste in liquidazione — in attesa che la creazione in loco di nuove fonti di lavoro ne consenta il riassorbimento — sono stati posti in sospensione con un trattamento economico di poco inferiore ai livelli delle retribuzioni che essi percepivano precedentemente; anche in questo caso sono praticate agevolazioni particolari per i dimissionari. Tutto ciò, naturalmente, comporta per il Gruppo un onere non indifferente.

Analizzando il quadro delle variazioni intervenute negli organici di Gruppo possiamo constatare che a settori in declino si contrappongono attività, fondamentalmente sane, che hanno assorbito un numero crescente di lavoratori. È questo il caso della produzione automobilistica, in cui gli organici sono passati da 5.800 nel 1950 a circa 8.300 nel 1959. Ciò sembra suffragare l'opinione secondo cui una minore rigidità delle nostre strutture potrebbe favorire le componenti dinamiche anche sul piano dell'occupazione. Un'opportuna elasticità degli organici, facilitando il tempestivo adeguamento degli indirizzi produttivi alle possibilità di mercato e consentendo pertanto un più economico impiego dei mezzi disponibili, contribuirebbe a creare le premesse per una espansione, in prosieguo di tempo, dell'occupazione nelle Aziende Finmeccanica.

* * *

Nonostante la riduzione subita dagli organici del Gruppo le spese per il personale sono ulteriormente aumentate, raggiungendo nel 1958 un totale di oltre 87 miliardi di lire (+3,3% rispetto al 1957). Ciò è dovuto essenzialmente ai nuovi miglioramenti apportati al trattamento economico dei dipendenti. In effetti la busta paga oraria degli operai del Gruppo è salita mediamente del 10,5% tra il 1957 e il 1958 e di un ulteriore 2,2% nel primo semestre di quest'anno. Pressoché equivalente è la misura in cui è risultato cresciuto il costo orario del lavoro.

* * *

L'opera diretta ad assicurare una più efficace protezione dell'incolumità fisica dei lavoratori è stata ulteriormente intensificata nel quadro di un piano triennale di Gruppo per la riduzione degli infortuni.

LI A

ANDAMENTO DELLE SINGOLE AZIENDE

GRUPPO CANTIERI

Ansaldo

Giovandosi del notevole carnet di lavoro assunto in periodo di congiuntura favorevole il settore cantieristico ha lavorato a pieno ritmo, consegnando durante l'esercizio 1958-1959 12 unità per complessive 258.400 t.p.l., fra cui una motocisterna da 31.500 t.p.l., quattro turbocisterne di pari portata, due motonavi miste da 4.350 t.s.l., e la prima turbocisterna da 35.000 t.p.l. delle tre commesse dalla Compagnia British Petroleum.

Anche gli stabilimenti meccanici propriamente detti ed il CMI hanno svolto un volume di lavoro cospicuo, basato, in proporzione pari a quello dell'esercizio precedente, sulla costruzione di grandi apparati motori per navi e, per il resto, sulla costruzione di impianti fissi termici e chimici, nonché di materiale ferroviario trainante.

I negativi risultati economici dell'ultimo esercizio sono stati determinati dalle stesse circostanze descritte nella nostra precedente relazione, che, in sintesi, sono rappresentate, oltreché dalla scarsa remuneratività di alcune commesse navali, dal persistente andamento deficitario dello stabilimento ex ferroviario, dagli esiti economici delle commesse per impianti presso lo stabilimento meccanico nonché dal rilevante onere finanziario conseguente a notevoli ritardi nell'incasso dei contributi governativi per costruzioni navali.

Merita particolare menzione la decisione, adottata in accordo con l'IRI, di procedere ad un radicale rinnovamento del Cantiere di Sestri, la cui attrezzatura, ormai, non è più rispondente ai moderni sistemi di fabbricazione delle navi. Sono già stati iniziati i lavori per la sostituzione

degli attuali scali e dei relativi mezzi di sollevamento del tipo a teleferica con tre scali-bacino che saranno serviti da moderne gru di elevata capacità; inoltre gli attuali piani di prefabbricazione scoperti verranno sostituiti con una moderna salderia coperta.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

La Società ha continuato a subire le conseguenze del progressivo assottigliarsi del carico di lavoro a suo tempo acquisito, conseguenze concretatesi in una ulteriore generale riduzione dell'attività.

Peraltro sono venute a termine le commesse assunte, in periodo di depressione, a condizioni sfavorevoli mentre si sono cominciati ad avvertire i primi positivi effetti dell'opera di riorganizzazione che, come sapete, è stata a suo tempo intrapresa nel Cantiere di Monfalcone. L'ammmodernamento di questo cantiere non è terminato, in quanto resta da realizzare il programma di sistemazione delle officine e banchine di allestimento con una spesa prevista di circa 4 miliardi di lire.

È stato possibile procedere a notevoli alleggerimenti di personale, soprattutto per l'esodo di lavoratori che avevano raggiunto i limiti di età. Si è inoltre dato corso all'alienazione del Cantiere di San Rocco, che è stato trasferito all'Arsenale Triestino, mentre è stato incorporato nel cantiere di Monfalcone, nel quadro della sopraccennata riorganizzazione, lo Stabilimento ferroviario, le cui lavorazioni sono state trasferite ad altra Società consorella.

I risultati dell'esercizio 1958-1959 sono pertanto da considerare in relazione al processo di assestamento in corso. Il bilancio si è concluso con una perdita che, grazie ai fattori positivi sopramenzionati, è risultata minore di quella accertata nell'anno precedente.

Attualmente la situazione della Società può considerarsi, sotto l'aspetto delle strutture aziendali, soddisfacente. Permane tuttavia il grande problema costituito dal reperimento di un adeguato volume di lavoro.

Navalmeccanica

Durante l'esercizio 1958-1959 l'attività di questa Società è stata in parte ostacolata dagli importanti lavori di ammodernamento e riassetto in corso sia al Cantiere Navale che allo Stabilimento Meccanico.

In particolare il cantiere ha pure risentito di variazioni intervenute nei piani di lavoro a seguito dello storno di importanti commesse, poi sostituite con altre di diverso tipo, nonché per ritardi intervenuti in altre costruzioni per cause non imputabili all'Azienda.

Nel periodo in questione si è proceduto ad impostazioni, vari, consegne per 5 navi, tutte da carico secco e destinate all'armamento nazionale, per

complesive 82.400 t.p.l.; si sono inoltre iniziati i lavori per la costruzione di 3 corvette per la Marina Militare, con la quale è stato altresì definito un ordinativo per la costruzione di un incrociatore della classe Doria.

Il bilancio presenta ancora una perdita alla cui formazione ha concorso in prevalente misura lo Stabilimento « Officine Meccaniche e Fonderie »: per questa unità è tuttora in corso un'opera di radicale riordinamento attraverso la quale si confida di poter conseguire un migliore assetto produttivo.

Arsenale Triestino

L'esercizio 1958 ha risentito dello sfavorevole andamento delle riparazioni navali, che ha determinato nell'Azienda periodi non brevi di sottoccupazione.

Nel primo semestre di tale anno si sono incontrate notevoli difficoltà nel reperire un sufficiente volume di lavoro e solo il perfezionamento di accordi con armatori nazionali ha consentito una certa ripresa nel secondo semestre, permettendo un miglioramento economico concretatosi in un modesto utile di esercizio.

Sono stati portati a termine i lavori per la costruzione del nuovo bacino di carenaggio, che è entrato in funzione all'inizio del 1959 e che consentirà fra l'altro un maggior flusso di lavoro per l'officina meccanica. Nella Società — come già accennato — è stato incorporato il Cantiere di S. Rocco, di provenienza C.R.D.A., che per le sue caratteristiche di ubicazione e di struttura potrà trovare nel nuovo assetto un più utile impiego.

O.A.R.N.

Anche questa Azienda non poteva non risentire delle sfavorevoli vicende congiunturali.

I risultati economici, seppure peggiorati, hanno consentito di chiudere il bilancio per il 1958 con un utile di esercizio, che, peraltro, non si pensa di poter mantenere per l'esercizio 1959, tenuto conto della riduzione del volume di lavoro nonché della bassa remuneratività delle poche commesse assunte.

Società Esercizio Bacini Napoletani

Quanto detto in precedenza per le altre Aziende di riparazioni navali vale anche per questa Società: ciononostante si è riusciti a chiudere il bilancio con un utile grazie ad un notevole sforzo commerciale



conseguenze della ripresa verificatasi nei prezzi del rame dopo i fortissimi ribassi del 1957: la sostenuta richiesta dei prodotti destinati alle industrie elettriche non ha potuto offrire un apprezzabile compenso a tali circostanze negative, aggravate da una situazione concorrenziale particolarmente accanita.

Elettrodomestici San Giorgio

Nel 1958, la Società, pur avendo visto acuirsi ulteriormente la concorrenza, ha potuto egualmente chiudere il suo bilancio con un risultato positivo pressochè pari a quello del precedente esercizio.

L'accoglienza che viene riservata ai prodotti di questa Azienda è sempre assai favorevole ed ogni cura viene dedicata al loro approntamento sotto il profilo tecnico ed estetico.

Anche per l'esercizio 1959 è previsto un andamento economico favorevole.

Fabbrica Macchine Industriali - FAMIND

Questa Società ha espletato durante l'esercizio 1958 un'attività che, seppure inferiore a quella dell'anno precedente, ha consentito il pieno impiego della manodopera nonchè una chiusura di bilancio in attivo.

L'andamento del mercato conserviero interno, al quale, come noto, l'attività dell'Azienda è strettamente connessa, ha comportato una maggiore ricerca di commesse estere e una più approfondita cura nell'aggiornamento del prodotto: accordi di collaborazione di recente giunti a definizione con importanti case americane, accordi che comportano investimenti di un certo rilievo, allargheranno il mercato della Azienda e potranno facilitare il mantenimento e, probabilmente, un miglioramento, sul piano economico, delle attuali posizioni.

Filotecnica Salmoiraghi

Come nel precedente esercizio, il bilancio della Società per il 1958 si è chiuso con un modesto utile: le vendite nel mercato interno si sono mantenute su un livello soddisfacente e le esportazioni sono apprezzabilmente aumentate.

Ulteriori progressi sono stati conseguiti sotto l'aspetto dell'aggiornamento tecnico e la gamma degli articoli in produzione si è arricchita di vari tipi di strumenti di navigazione aerea, costruiti su licenze estere; una nuova attività, come già si è detto, è stata iniziata nel campo delle mac-

chine da cucire, per il cui collocamento l'azienda può giovare della vasta rete, di cui dispone, di negozi gestiti direttamente.

Uno sforzo notevole richiederà il settore della meccanottica, assai importante per la Società, che è attualmente appesantito da giacenze di prodotti superati dalle più recenti tecniche: risultati discreti presentano invece la meccanica di precisione e l'occhialeria.

Fonderie San Giorgio Prà

La Società ha praticamente completato il suo programma di impianti iniziato nel 1956, ottenendo, sul finire dell'esercizio, notevoli miglioramenti tecnici con sensibili riduzioni dei costi.

Essa ha continuato a curare il perfezionamento dei prodotti, la gamma dei quali è stata arricchita di una nuova caldaia a nafta e di una piastra radiante in acciaio.

La flessione del mercato relativo ai materiali da riscaldamento si è peraltro accentuata nel periodo in esame, determinando un ulteriore inasprimento della concorrenza, che ha imposto qualche ritocco ai listini; la produzione dei getti meccanici ha, a sua volta, subito una notevole contrazione in conseguenza dell'andamento generale dei settori meccanico e siderurgico.

Nonostante tali circostanze la perdita è stata contenuta nei limiti di quella emersa alla fine dell'esercizio precedente.

Nel primo scorcio del 1959 la Società ha intrapreso un'energica opera di penetrazione commerciale nell'intento di conseguire, attraverso un aumento delle vendite, un miglior sfruttamento dei nuovi impianti.

IMAM AERFER

Anche nel 1958 l'Azienda ha chiuso il bilancio con un modesto utile — seppure in misura inferiore a quella realizzata lo scorso esercizio — avendo in parte compensato la minore attività svolta nel settore aeronautico con un netto miglioramento del settore ferroviario, miglioramento verificatosi a seguito di modifiche apportate all'apparato organizzativo e produttivo che hanno consentito un aumento dei rendimenti.

Allo scopo di incrementare l'attività del settore aeronautico, l'Azienda ha sviluppato una intensa azione volta a rinvenire nuove fonti di lavoro nel campo dei velivoli civili: sono in corso conversazioni con ditte americane per la costruzione in serie di velivoli da turismo e per la revisione di aerei civili di linea.

Qualche miglioramento presentano le prospettive di lavoro nel campo dei veicoli industriali, per i quali sono in corso varie trattative con clientela nazionale ed estera.

Per quanto concerne il settore ferroviario, secondo le deliberazioni prese dalla Società e le intese raggiunte con la Società Stabilimenti

Meccanici di Pozzuoli in liquidazione, si sta procedendo al concentramento ed alla unificazione delle attività ferroviarie nel nuovo stabilimento di Pozzuoli.

Marconi Italiana

Come già accennato nella parte generale, si è proceduto, d'accordo con la Marconi Wireless, che possiede in compartecipazione con il nostro Gruppo la « Marconi Italiana », al rilievo, da parte nostra, dello stabilimento dell'Aquila, che è stato così trasferito ad una nuova società, denominata « AQUILA - Tubi Elettronici e Semiconduttori S.p.A. ». Per contro al consocio inglese sono stati ceduti i nostri diritti sulla Marconi Italiana.

Premesso ciò, Vi informiamo che la gestione dell'esercizio 1958 della Marconi Italiana, conclusosi praticamente in pareggio, ha risentito di un ulteriore, se pur non grave, peggioramento nella situazione dello stabilimento di Sestri per l'insufficiente carico di lavoro, che si è contrapposto ad una attività tuttora in fase di sviluppo all'Aquila.

Quest'ultimo stabilimento ha ormai raggiunto un equilibrio economico.

Merisinter

Questa Società ha conseguito nell'esercizio 1958 migliori risultati ed ha potuto chiudere il proprio bilancio con una perdita di scarso rilievo, apprezzabilmente inferiore a quelle sopportate precedentemente.

È proseguito con successo lo sviluppo della produzione e delle vendite: il fatturato ha registrato negli ultimi quattro anni un incremento notevole ed è stato possibile pervenire allo sfruttamento quasi completo degli impianti con conseguente miglioramento nella ripartizione dei costi fissi.

Le attuali prospettive consentono di prevedere per l'esercizio 1958 un ulteriore aumento dell'attività dell'azienda, sulla cui gestione potrà, peraltro, influire negativamente l'andamento dei prezzi, tendente al ribasso.

Microlambda

Anche nell'esercizio 1958 l'attività produttiva della Società è stata condizionata dallo scarso volume di lavoro offerto dal mercato tradizionale, quasi esclusivamente costituito, come noto, da radars per usi militari: specie per quanto riguarda le forniture all'estero, la rarefazione degli ordini è stata rilevante.

Nell'intento di attenuare questa situazione si stanno conducendo da tempo studi e ricerche per nuove produzioni nel settore civile; di recente sono state realizzate alcune apparecchiature che hanno destato qualche interesse nella clientela potenziale di questi prodotti.

Durante l'esercizio la Direzione Generale della Società si è trasferita al Fusaro, per conseguire, insieme ad uno snellimento della struttura aziendale, una più stretta ed efficace collaborazione nello stabilimento.

I risultati economici nell'esercizio 1958 sono deficitari; anche per il bilancio 1959 non si prevedono risultati migliori.

Possibilità di larghi sviluppi, peraltro a non immediata scadenza, sono presentate da importanti trattative in corso in relazione a programmi militari di carattere internazionale.

Motomeccanica

Il 1958 ha rappresentato per la Società un anno di transizione: sono stati portati a termine i lavori di costruzione del nuovo stabilimento, effettuando nel contempo il trasferimento del complesso aziendale alla sede attuale, e sono stati messi a punto i nuovi impianti della fonderia.

Anche in conseguenza di tali circostanze si è registrata una notevole contrazione dell'attività aziendale; in particolare, nel settore trattoristico, a seguito dell'andamento congiunturale, la Società ha avuto un fatturato inferiore a quello, già basso, dell'anno precedente, sebbene si siano sfruttate al massimo le possibilità di collocamento del prodotto: il permanere della stasi del mercato e le scarse vendite di trattori hanno fatto maturare nella Società la determinazione di abbandonare gradualmente detta produzione.

Un certo incremento è stato invece avvertito nella produzione e nella vendita dei carrelli e delle palatrici, peraltro insufficiente a bilanciare la grave situazione degli altri settori: il 1958 ha chiuso con una pesante perdita e per il 1959 non sono da prevedersi mutamenti di rilievo.

Nel quadro degli orientamenti verso una più organica strutturazione del settore motoristico del Gruppo il controllo di questa azienda è stato recentemente trasferito all'Alfa Romeo. L'attività dello stabilimento della Motomeccanica sarà pertanto gradualmente inserita, con compiti sussidiari, nel programma generale dell'Alfa Romeo.

Nuova San Giorgio

Il risultato di bilancio della Società non è stato molto diverso, nel 1958, da quello dell'esercizio precedente; né sono variati gli elementi principali che lo hanno determinato.



Infatti il raggiungimento di uno stabile equilibrio economico è tuttora condizionato dalla possibilità di sfruttare adeguatamente il potenziale produttivo dell'Azienda, caratterizzata, come noto, da produzioni eterogenee il cui mercato è alquanto incostante: in particolare desta ancora le più gravi preoccupazioni, per la mancanza di commesse, il settore relativo alle produzioni militari che l'Azienda ha mantenuto in efficienza attraverso pesanti sacrifici. Si pone perciò l'alternativa se la società debba o meno conservare in attività i reparti che si dedicano a tali lavorazioni.

Un certo incremento nell'acquisizione di lavoro nel campo degli ausiliari di bordo è stato ottenuto a seguito dell'accordo, con la Soc. Denny Brown, per la licenza di fabbricazione degli stabilizzatori a pinne; esso non è stato tale, tuttavia, da compensare le carenze degli altri settori.

Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi

La Società ha dovuto sopportare anche durante l'esercizio 1958 le conseguenze di un inadeguato sfruttamento del suo apparato produttivo. Il lavoro è stato insufficiente in tutti i settori trattati.

In particolare le costruzioni ferroviarie — per le quali, venute a termine alcune importanti commesse estere a suo tempo assunte a condizioni assai svantaggiose, sono stati registrati miglioramenti di rilievo sotto l'aspetto economico — si sono svolte su una base alquanto ridotta per il motivo già accennato precedentemente. Le nuove commesse pervenute dalle FF.SS. sul finire del 1958 interessano solo gli esercizi successivi dell'Azienda.

Il settore delle carrozzerie per autoveicoli industriali e quello delle macchine tessili sono stati a loro volta caratterizzati da una forte contrazione di attività a seguito dell'andamento dei rispettivi mercati.

Ciononostante si sono registrati risultati di esercizio che, seppure concretatisi in perdite di non lieve entità, appaiono tuttavia nettamente migliorati rispetto a quelli mediamente riscontrati nei precedenti esercizi.

OTO-Melara

Nel corso dell'esercizio 1958 la Società ha continuato a sviluppare la propria attività nel settore artiglieria, ottenendo soddisfacenti risultati sia dal punto di vista tecnico che economico: l'acquisizione di commesse di notevole importanza in questo settore tradizionale assicura pieno lavoro per un lungo periodo, anche in considerazione della avvenuta concentrazione in quest'azienda delle lavorazioni di artiglieria in passato divise con gli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli.

Nel campo delle produzioni civili, dopo un promettente afflusso di ordini verificatosi nello scorso anno per le macchine tessili, si è avuta, a seguito della mutata tendenza, una sensibile contrazione delle vendite con negativi riflessi sui risultati economici.

Per il settore trattoristico l'accumularsi delle giacenze ha spinto l'Azienda a contrarre la produzione in tal campo; la situazione venuta a crearsi in questa come nelle altre Aziende trattoristiche del Gruppo consiglia, come si è detto, una revisione radicale dell'assetto produttivo e organizzativo in tutto il settore.

SAFOG

Nell'esercizio 1958 si è dato inizio a modifiche strutturali di apprezzabile entità, decise a suo tempo, tendenti a rafforzare le posizioni dell'Azienda soprattutto nel settore della fonderia di acciaio.

L'officina meccanica ha, nel periodo in questione, risentito negativamente dell'andamento della domanda di macchine tessili ed ha operato in regime di attività fortemente ridotta.

I risultati economici sono stati pesantemente negativi: qualche possibilità di miglioramento lasciano intravedere per il futuro da un lato migliori impostazioni tecniche del reparto fonderia e, dall'altro, un certo risveglio, già concretamente avvertito, nel settore delle macchine tessili.

Spica

Anche nell'esercizio 1958 la Società ha registrato un risultato negativo, dovuto essenzialmente al perdurare di quelle sfavorevoli circostanze già descritte nella precedente relazione; tali circostanze si compendiano nello scarso assorbimento del mercato per quanto riguarda le pompe d'iniezione e nella forte pressione esercitata da case concorrenti.

Pertanto, mentre è allo studio la convenienza di affidare all'Azienda altre lavorazioni, accessorie a certe produzioni del Gruppo, non si può escludere che in seguito si debba procedere ad un esame delle possibilità di modificare l'attuale assetto produttivo e organizzativo della Società.

Stabilimenti di S. Eustacchio

L'andamento del settore siderurgico, i cui riflessi, come già Vi dicemmo, erano stati avvertiti dall'Azienda sin dagli ultimi mesi del 1957, ha influito in modo determinante sulla produzione e sui risultati economici dell'esercizio 1958.

Mentre il settore cilindri ha continuato a registrare margini discreti — seppure diminuiti per l'acuirsi della concorrenza in campo internazionale — gli altri settori produttivi si sono mantenuti deficitari. So-

prattutto per quanto riguarda il settore delle fonderie si è registrata nella domanda una marcata flessione il cui perdurare non lascia intravedere sostanziali possibilità di ripresa.

La riorganizzazione del reparto macchine utensili, di cui Vi informammo in precedenza, non è ancora giunta a compimento; comunque anche in questo particolare settore la domanda per il macchinario attualmente prodotto dall'azienda è manifestamente scarsa.

L'attività, basata su ordinazioni in precedenza acquisite, potrà comunque mantenersi su livelli soddisfacenti.

Termomeccanica

Il programma, formulato da tempo, inteso a svincolare la vita della Società dalle fluttuazioni dell'industria navale è stato proseguito con decisione ed ha portato al conseguimento di qualche risultato, specie nel campo dei macchinari per l'industria chimica e petrolchimica, nel settore del freddo e negli impianti per il trattamento delle acque.

Peraltro l'introduzione di queste produzioni ha comportato e comporta tuttora notevoli spese di avviamento che ancora incidono sui risultati economici, rimasti per l'esercizio 1958 al livello del precedente.

Particolari cure sono state dedicate all'organizzazione commerciale ed allo sviluppo delle vendite all'estero, avviando importanti trattative che, concretatesi in parte nei primi mesi del 1959, hanno assicurato per l'esercizio un adeguato carico di lavoro.

* * *

Dobbiamo inoltre darVi notizia che, come già accennato in altra parte di questa Relazione, le Società « Industria Meccanica Napoletana », « Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli », e « Ansaldo Fossati » sono state poste in liquidazione, le prime nel novembre 1958 e la terza nel giugno 1959.

Sono a Voi già note le gravi difficoltà che questi tre organismi hanno incontrato, dopo la guerra, nei molteplici tentativi di riconversione, tentativi che si sono tutti conclusi con perdite estremamente gravi. Nel decidere la liquidazione di queste Aziende, il Gruppo ha avuto presente la necessità di evitare, venute a cessare le condizioni nelle quali e per le quali esse erano state create, ulteriori inutili dispersioni di mezzi, uomini ed energie in imprese rivelatesi manifestamente incapaci di sopravvivenza.

Particolari provvidenze sono state adottate per quei lavoratori che non hanno potuto trovare reimpiego nell'ambito del Gruppo stesso, onde facilitarne il reinserimento in altre attività di lavoro: in ispecie per quanto riguarda gli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli la costruzione del nuovo Stabilimento Ferroviario, di cui si è fatto cenno, ha consentito o consentirà un adeguato riassorbimento di unità lavorative.

ALLEGATO AL BILANCIO

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipaz. sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio univ. delle azioni	Importo a Bilancio
Alfa Romeo	6.120.000	51 %	1.000	1.000	6.120.000.000
Ansaldo	5.508.000	51 %	1.000	1.000	5.508.000.000
Ansaldo San Giorgio	4.590.000	51 %	100	100	459.000.000
Arsenale Triestino	74.000	42,285 %	4.000	4.000	296.000.000
A.V.I.S.	30.600	51 %	10.000	10.000	106.000.000
C.R.D.A.	1.530.000	51 %	1.000	(683,33)	1.045.500.000
C.A.M.L.M.	30.000	20 %	1.000	1.000	30.000.000
Delta	510.000	51 %	750	750	382.500.000
Elettrodomestici S. Giorgio	102.000	51 %	1.000	1.000	102.000.000
Esercizi Bacini Napoletani	50.000	5 %	1.000	1.000	50.000.000
Fabbrica Macchine Industr.	204.000	51 %	1.000	1.000	204.000.000
Filotecnica Salmoiraghi	5.100.000	51 %	100	100	510.000.000
Fonderie Gorizia	255.000	51 %	1.000	1.000	255.000.000
Fonderie S. Giorgio	321.300	51 %	1.000	1.000	321.300.000
Marconi Italiana	746.100	49,74 %	1.000	1.000	746.100.000
IMAM - AERFER	1.275.000	51 %	1.000	1.000	1.275.000.000
Merisinter	200.000	49,02 %	250	250	50.000.000
Metalmeccanica	183.600	51 %	250	250	45.900.000
Microlambda	204.000	51 %	1.000	1.000	204.000.000
Motomeccanica	180.000	30 %	10	10	1.800.000
Navalmecanica	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
				a riportare	20.717.100.000

SOCIETÀ	N° azioni possedute	Quota di partecipaz. sul Capitale	Valore nominale delle azioni	Valore di bilancio unit. delle azioni	Importo a Bilancio
				Riporto	20.717.100.000
O.A.R.N.	255.000	51 %	1.000	1.000	255.000.000
Officine Pistoiesi	204.000	51 %	1.000	1.000	204.000.000
O.M.S.S.A.	74.981	49,98 %	10	10	749.672
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
Spica	51.000	51 %	1.000	1.000	51.000.000
Stabilim. S. Eustacchio	61.200	51 %	10.000	7.500	459.000.000
Termomeccanica	392.700	51 %	1.000	1.000	392.700.000
I.R.E.M. versate 3/10	10.000	50 %	1.500	1.500	15.000.000
Intercommerce versate 3/10	950	95 %	300	300	285.000
Soc. Européenne de Teleguidage Frs. 20 milioni		20 %	—	—	25.360.000
I.F.A.P. versate 3/10	12.500	25 %	3.000	3.000	37.500.000
AERFER in liquidazione	510.000	51 %	1.000	529,41	270.000.000
Ansaldo Fossati in liquidazione	765.000	51 %	1.000	1	765.000
Fabbrica Macchine in liquid.	8.160	51 %	1.000	1	8.160
I.M.A.M. in liquidazione	637.500	51 %	400	400	255.000.000
I.Me.Na. in liquidazione	255.000	51 %	1.000	1	255.000
Stab. Mecc. Pozzuoli in liq.	510.000	51 %	1.000	1	510.000
					<u>23.461.144.832</u>

Con la rappresentanza di 49.973.536 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 1959, nonché la proposta, formulata dal Consiglio d'Amministrazione nella sua relazione, di riportare a nuovo la perdita emergente dal bilancio del decorso esercizio;

ha nominato Amministratori per l'esercizio 1959-60, i Signori:

CASINI Cav. del Lavoro Dott. Ing. Piero
SASSI Prof. Dott. Salvatore
SERNESI Cav. del Lavoro Rag. Salvino
SETTE Prof. Avv. Pietro
VIGNUZZI Dott. Ing. Guido.