

FIAT

SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE IN TORINO

CAPITALE SOCIALE L. 36 MILIARDI - VERSATO L. 34.283.623.200

1951 - XLVI ESERCIZIO

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI

10 APRILE 1952

**RELAZIONI
DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
E DEI SINDACI**

BILANCIO E CONTO PERDITE E PROFITTI AL 31 DICEMBRE 1951

FIAT

CRATEMA
BIBLIOTECA
Vol. N. 653

III 110 566

SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE IN TORINO
CAPITALE SOCIALE L. 36 MILIARDI - VERSATO L. 34.283.623.200

1951 - XLVI ESERCIZIO

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI

10 APRILE 1952

RELAZIONI
DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
E DEI SINDACI

BILANCIO E CONTO PERDITE E PROFITTI AL 31 DICEMBRE 1951

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

VALLETTA prof. dott. Vittorio
Presidente e Amministratore Delegato

AGNELLI dott. Giovanni
Vice Presidente

CAMERANA dott. Giancarlo
Vice Presidente

BONADÈ BOTTINO dott. ing. Vittorio	<i>Consigliere</i>
BONO dott. ing. Gaudenzio	»
BRUSCHI dott. ing. Rambaldo	»
CARTESEGNA dott. ing. Francesco	»
CAVINATO prof. Antonio Giovanni	»
FUMMI gr. uff. Giovanni	»
GAJAL DE LA CHENAYE gr. uff. Luigi	»
GENERO comm. Alessandro	»
GHIGLIONE rag. Camillo	»
MAZZINI dott. ing. Giuseppe	»
TACCONE dott. ing. Domenico	»

Sindaci effettivi

VOLA rag. Ignazio Annibale - *Presidente*

BOZZOLA rag. Carlo

PALLANZIO Marco

Sindaci supplenti

LAGATOLLA rag. Alfredo

PENATI avv. Giovanni

Segretario del Consiglio

WEIGMANN avv. Massimo

Direzione Generale

BONO dott. ing. Gaudenzio - *Direttore Generale*

GAJAL DE LA CHENAYE Luigi - *Condirettore Generale*

GHIGLIONE rag. Camillo » »

Comitato Direttivo

costituito dalla Direzione Generale e dai seguenti Direttori Divisionali: BONADÈ BOTTINO dott. ing. Vittorio - GABRIELLI dott. ing. Giuseppe - FOGAGNOLO dott. ing. Arnaldo - PECCEI dott. Aurelio - RUBIC dott. ing. Guido - TACCONE dott. ing. Domenico - TORAZZI dott. Cesare. Membri aggiunti: GIUGLINI avv. Ubaldo - GIURA rag.ra Virginia.

ORDINE DEL GIORNO

1. - Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci sull'esercizio chiuso al 31 dicembre 1951;
2. - Bilancio al 31 dicembre 1951 e deliberazioni relative;
3. - Nomina del Consiglio di Amministrazione, previa determinazione del numero dei membri del Consiglio;
4. - Determinazione della retribuzione ai Sindaci effettivi: nomina del Collegio Sindacale e del suo Presidente.

L'avviso di convocazione venne pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* N. 69 del 21-3-1952 e sui seguenti giornali: *La Nuova Stampa*, *Nuova Gazzetta del Popolo*, *Popolo Nuovo* di Torino, *Il Nuovo Corriere della Sera*, *il Sole*, *Il Commercio-24 Ore* di Milano; *La Nazione Italiana* di Firenze; *Il Messaggero*, *Il Tempo*, *Il Globo* di Roma.

R E L A Z I O N E

D E L C O N S I G L I O D ' A M M I N I S T R A Z I O N E

Agli Azionisti della Fiat.

La situazione Fiat attuale, così com'è uscita dall'annata 1951, non si distacca generalmente dalle previsioni esposte nella nostra Relazione dell'anno scorso. I risultati dell'esercizio 1951 sono stati non inferiori a quelli del 1950; anzi il fatturato complessivo delle Aziende Fiat, che nel '50 era stato di 150 miliardi di lire, è salito a 170. Ma nel vario andamento dell'esercizio è da notare questa circostanza: avvenuta la pur prevista flessione del mercato automobilistico interno, sono mancate le compensazioni che si attendevano.

Da ciò la dolorosa misura, che nell'ottobre 1951 s'impose, della riduzione delle ore di lavoro da 48 a 40 settimanali per circa 34.000 operai, più della metà del totale. Ma dal 31 marzo — com'è noto — si è potuto ripristinare le 48 ore negli Stabilimenti automobilistici e in altre Sezioni connesse alla produzione delle autovetture; cosicchè attualmente, tenuto conto di quella parte delle maestranze che non aveva subito riduzione d'orario, su 53.000 operai Fiat quelli ancora alle 40 ore sono meno di 13.000. Ci adopereremo con ogni sforzo per riportare anch'essi al loro orario normale. Intanto il ritorno alle 48 ore, già effettuato in così larga misura, è ragione di compiacimento per il Consiglio di Amministrazione e certamente anche per voi.

La temporanea parziale riduzione delle ore settimanali fu sì misura incresciosa; ma non dimentichiamo che se la Fiat non avesse una struttura più che salda, se le direttive costantemente seguite non fossero direttive sane e avvedute, una congiuntura come quella della repentina caduta del mercato automobilistico interno avrebbe imposto di peggio che non una riduzione di ore di lavoro, avrebbe portato a migliaia di licenziamenti, cioè ad un aumento della disoccupazione, questa già grossa e atroce piaga del nostro Paese. In altre aziende — grandi medie e piccole — a quel peggio, che è il licenziamento, si è dovuto purtroppo arrivare.

Permanenti elementi di progresso

Possiamo dunque a buona ragione affermare che, nonostante congiunture avverse e tante difficoltà insite nella generale situazione nazionale e internazionale, la Fiat si mantiene solida ed efficiente ai suoi compiti, così da poter superare temporanee crisi di mercato e spingere sempre più innanzi il progresso quantitativo delle produzioni, l'espansione dei suoi prodotti all'estero, l'incremento sociale del lavoro.

Questi sono infatti gli elementi di spinta che definimmo ampiamente nella nostra Relazione alla vostra Assemblea 10 aprile 1951. Essi restano integri e operanti. È opportuno ricordarli.

In quella Relazione consideravamo il quinquennio 1946-1950 come un compiuto faticoso cammino per la ricostruzione, il riordinamento, la ripresa; e analizzavamo come si era riusciti a superarlo e come bisognava proseguire. Principalmente:

— rimodernamento degli impianti e delle attrezzature (grazie anche ai prestiti e forniture ERP), per aumentare e migliorare la produzione, una produzione a costi decrescenti;

— riconversione del personale, specie nella mano d'opera, per sempre meglio qualificare al lavoro i non sufficientemente addestrati;

— costante ricerca di sempre nuove e più vaste possibilità di lavoro, dirette o indirette, all'interno e fuori, per assicurare il massimo di occupazione continuativa;

— incremento dell'esportazione in tutti i settori;

— una finanza seria tempestiva e oculata;

— assidua cura e sviluppo delle due assistenze fondamentali: l'assistenza scientifica alla produzione e l'assistenza sociale ai lavoratori e loro famiglie.

È operando in tal modo che la Fiat pervenne nel '50 a doppiare il capo tempestoso del dopoguerra e a segnare un fatturato senza precedenti. È continuando su quella strada che essa può superare ora la crisi del mercato automobilistico interno e prepararsi ai futuri sviluppi.

Continua, infatti, l'azione d'investimenti produttivi per ampliare l'opera di rimodernamento non soltanto nelle sezioni automobili e nelle sezioni siderurgiche e metallurgiche, ma anche in altri stabilimenti. Continua l'opera di valorizzazione dell'efficienza tecnica delle maestranze. Continuano negli uffici tecnici lo studio e la sperimentazione di nuovi prodotti, mentre i nostri comparti scientifici operano sempre più intensamente e sviluppano le loro relazioni con superiori centri di studio e di ricerca. Continua lo sforzo esportativo, e si va estendendo la collaborazione tecnica Fiat ad iniziative industriali all'estero, finanziate da capitali esteri: nel Messico, in Spagna, ecc.

Anche l'assistenza sociale Fiat continuamente si estende.

La produttività

Tutte queste azioni, concomitanti e continue, sono rivolte ad un risultato essenziale: l'incremento della produttività. Il concetto di produttività è un concetto tecnico di misura del rapporto tra la utilizzazione dei mezzi impiegati a produrre (uomini, macchine, tempo) e la quantità utile di prodotto ottenuto; ma in tale concetto si racchiude il senso pratico del progresso industriale, che consiste

nel mettere alla portata di sempre più vaste masse di consumatori quantità crescenti di beni utili a buon mercato, al fine della prosperità economica collettiva e di un sempre più elevato tenore di vita dei popoli, moralmente e materialmente. È infatti ovvio che la produttività deve servire in queste tre direzioni: avvantaggiare il consumatore con la qualità, la quantità e il prezzo dei prodotti; diminuire la fatica operaia con l'impiego di mezzi strumentali sempre più evoluti; aumentare la retribuzione al lavoro così da estendere la capacità d'acquisto dei lavoratori.

Della produttività si parla molto da qualche tempo a questa parte. Se ne è discusso a fondo nel recente Convegno internazionale degli industriali a New York, al quale anche la Fiat era rappresentata. Negli Stati Uniti d'America il principio della produttività è congenito a tutte le attività economiche del Paese, in ogni campo, agricolo industriale commerciale; staremmo per dire che è congenito a tutta la vita americana, ne informa la mentalità e il costume. È la gran molla del prodigioso sviluppo economico-sociale di un grande popolo, il cui genio organizzativo e costruttivo attinge a immense ricchezze naturali. Al Convegno di New York alte personalità della economia e della politica statunitensi non hanno taciuto critiche all'Europa industriale; ma il loro giudizio non può prescindere dalle diverse condizioni d'ambiente e dalla minore disponibilità di mezzi produttivi. Il principio della produttività è ormai acquisito da tutto il mondo industriale moderno, e noi pure facciamo tesoro degl'incitamenti che ci vengono da oltre Oceano e degli insegnamenti che l'industria americana, più progredita della nostra, può darci. A quel Convegno noi abbiamo svolti alcuni concetti tenendo appunto presenti le diversità delle situazioni europee e italiana in confronto all'America:

— La produttività è principio vitale del potenziamento industriale nell'interesse della collettività; ma il suo sviluppo presuppone in ogni Paese, e tra i diversi Paesi, una tecnica e una politica coordinate al fine di favorire il reperimento dei mezzi e dei materiali, il processo di trasformazione di questi materiali in prodotti e la distribuzione dei prodotti stessi. Occorre ridurre progressivamente il costo di tutti gli atti economici che accompagnano il prodotto dalla produzione al consumo, compresi gli atti compiuti dal fisco, dalla banca, dal trasportatore.

— L'incremento della produttività presuppone pure un incremento di mercato perchè sviluppando la produzione (e i moderni mezzi tecnici sono capaci di darle sviluppi vertiginosi) i mercati normali sono presto saturati e occorre crearne dei nuovi, suscitare continuamente sempre nuovi e più vasti strati di consumatori. Dove? Dal profondo delle masse popolari e delle popolazioni di regioni e continenti arretrati. Come? Aumentando il potere d'acquisto di quelle masse, di quelle popolazioni, così che i consumi si estendano, a cominciare dai prodotti e merci di primaria necessità e salendo per gradi a quelli rispondenti a più progrediti tenori di vita. Questa azione dal basso serve a dar sfogo alla maggior produzione derivante dall'accre-

sciuta produttività (e maggior produzione vuol dire salari più alti e piena occupazione, in Paesi come il nostro a basso tenore di vita e con masse di disoccupati); ma serve anche alla civiltà del mondo, al progresso umano del mondo.

— Occorre pertanto trovare un elemento che sia di innesto alla messa in marcia del ciclo di produzione e di distribuzione verso la campagna, le masse rurali, l'agricoltura, e verso tutte le genti di quelle aree da incrementare di cui anche al punto IV del Programma Truman. Agganciare sempre più e meglio il nostro sviluppo industriale allo sviluppo agricolo e alle opere che redimono terre e popolazioni povere.

Questi concetti, da noi svolti al Convegno di New York, hanno incontrato generale consenso, anche perchè essi rispondono particolarmente alle realtà economiche industriali e sociali della situazione italiana.

Sono concetti che ricollegano il problema della produttività anche ai problemi della politica internazionale, perchè una progredita tecnica della distribuzione presuppone generalità di scambi tra l'uno e l'altro Paese; presuppone cioè quegli accordi economici e doganali che non possono concretarsi se non nell'intesa politica tra i governi e gli Stati. Ecco perchè anche il ragionamento sulla produttività riconduce, per l'Europa, ad auspicare pratiche effettive unificazioni europee, non soltanto per la difesa ma soprattutto per il lavoro.

I concetti da noi stessi esposti a New York sono di guida all'azione Fiat: il coefficiente di produttività tende a salire alla Fiat, appunto per i compiuti rimodernamenti e per la ricerca di personale sempre più qualificato alle varie fasi di lavorazione. Molta importanza annettiamo allo sviluppo della motorizzazione agricola; non trascuriamo alcuna occasione di aiutare il sorgere d'industrie motoristiche in Paesi che ancora ne sono privi.

Ma per concludere sul tema della produttività — tema, ripetiamo, fondamentale — bisogna aggiungere che se le intese internazionali sono necessarie, è anzitutto indispensabile l'intesa nazionale. Gli sforzi dell'una o dell'altra azienda, per importante che sia, nella ricerca del massimo di produttività, non bastano: occorre che tutto il Paese, tutte le forze economiche della produzione, il lavoro, la finanza, il commercio, il fisco, i poteri pubblici, puntino su questo dovere solidale del potenziamento della produzione e del consumo per eliminare la disoccupazione, aumentare il lavoro, elevare la vita del popolo italiano. Occorre una politica produttivistica, il che non significa affatto inflazione. La stabilità della moneta, che il Governo italiano difende, resta alla base di tutto.

Il mercato automobilistico

L'andamento del mercato automobilistico interno durante il 1951 è stato determinante di due diverse fasi successive dell'esercizio. La prima, dal principio a quasi metà dell'anno, fu sostenuta abbastanza bene dalla spinta che aveva ricevuta dal secondo semestre del 1950. Ma scoppiata la guerra in Corea (fine giugno 1950) era facile prevedere che, passato il momento psicologico della corsa agli acquisti immediatamente conseguente ad ogni pubblica emergenza, saremmo andati verso una contrazione generale dei consumi e che a risentirne sarebbe stato tra i primi il mercato dell'automobile. Ciò per cause evidenti: minore disponibilità di denaro, specie per le spese non di prima necessità e più facilmente comprimibili; difficoltà di credito bancario, preoccupazioni di ordine tributario, e quella vaga apprensione del pubblico in ogni Paese per una situazione internazionale ancora incerta ed oscura. Le necessità del riarmo inducevano gli stessi governi a una politica restrittiva dei consumi, attraverso crescenti pressioni fiscali e contrazioni del credito.

La previsione che si sarebbero vendute meno automobili era stata facile; e se non stupiva che nei primi mesi dell'anno la nostra produzione automobilistica potesse essere mantenuta al livello degli ultimi del '50 è perchè restavano ancora da soddisfare molti contratti accumulatisi nell'euforico periodo precedente di affannosa richiesta di autovetture. Ma i contratti nuovi diminuivano, la gente si metteva a fare economia anzitutto sull'automobile, aspettando tempi migliori per motorizzarsi o per cambiare la macchina usata. Se il mercato italiano aveva fortunatamente tardato a mettersi in crisi e con un ritmo iniziale piuttosto discreto, sulla fine del primo semestre 1951 la crisi si acutizzò repentinamente. Attraverso i mesi estivi divenne, a settembre, vera e propria caduta: quasi al 50% delle vendite giornaliere normali.

Fu allora che s'impose il provvedimento — dal 1° ottobre — delle 40 ore. Non si poteva continuare a produrre per il magazzino (gli stocks di autovetture erano arrivati a quantitativi non più sopportabili). Non si voleva licenziare operai. Non restava altra soluzione che ridurre l'orario di lavoro nei reparti di produzione automobilistica. E si noti che anche con quella limitata riduzione si produceva sempre più che non si vendesse in Italia; ma noi spingemmo e continuiamo a spingere l'esportazione, pur di collocare il prodotto e procurare il massimo lavoro possibile.

Tutto il secondo semestre del 1951 si è svolto, per quanto concerne l'automobile, in quella depressione del mercato. Essa dura tuttora, ma accenna ad attenuarsi. Abbiamo già buoni segni di ripresa, e la ripresa ci sarà certamente. Ma nonostante che il nostro Paese sia ancora tanto indietro in fatto di motorizzazione, non bisogna illudersi che la capacità di assorbimento del mercato italiano possa tanto aumentare quanto potrebbe aumentare la produzione. Infatti con il potenziale attuale dei nostri stabilimenti possiamo produrre anche

fino a 1000 unità al giorno. Abbiamo dunque ancora estesi margini, sia per il mercato interno che per l'esportazione.

Diremo più avanti della esportazione. In quanto al mercato interno, ossia all'andamento dell'automobilismo in Italia, sono da tener presenti diversi elementi concomitanti: *fisco, costi e prezzi, tipi di macchine*.

Fisco. — L'attuale eccessiva pressione fiscale sull'automobile è di ostacolo all'incremento del mercato automobilistico. Le crescenti necessità dell'Erario pubblico sono, nei tempi attuali, una dura realtà in ogni Stato, e sarebbe assurdo pretendere che l'automobile ne restasse immune; ma il problema pratico è di non colpirla al punto da contrarne la produzione e l'uso, con il che si finirebbe per inaridire una delle più cospicue fonti erariali. L'automobile, oltrechè dar vita e lavoro a tante industrie di produzione e di esercizio, che impiegano centinaia di migliaia di uomini e donne, è divenuta essa stessa un mezzo di vita e di lavoro per tutti, in ogni campo delle moderne attività umane. Prodotto della modernità, l'automobile va considerata — anche nei dicasteri finanziari dei governi — con mentalità moderna, rivolta a sviluppare, non ad ostacolare l'utilità economica e sociale della motorizzazione.

Ora, in Italia, l'automobile è gravata: 1° nel corso del reperimento materiali e degli approvvigionamenti, e nel corso della produzione, della distribuzione e della vendita, complessivamente con una serie di tasse e di pesi che incidono per circa il 35% sul prezzo di listino; 2° nel corso dell'utenza, con oneri che ogni anno rappresentano per l'automobilista qualcosa come il 20% del prezzo d'acquisto principalmente con la tassazione sulla benzina.

L'incremento automobilistico in Italia è problema complesso. È anche questione di strade; più strade, strade più ampie, più sicure. Ma in un primo luogo l'incremento dipende dalla diminuzione del prezzo di acquisto e da un minimo costo di esercizio dell'automezzo. Tanto sull'uno come sull'altro la pressione fiscale incide troppo. Inoltre gli oneri fiscali e vari gravanti sul processo produttivo sono particolarmente di ostacolo alla esportazione.

Costi e prezzi. — Alle osservazioni che si fanno sui prezzi rispondiamo: gli attuali prezzi Fiat non sono riducibili finchè non si riducano i costi. Per quanto si faccia per ridurli — impiegando macchinari modernissimi e nuove attrezzature, adottando processi di lavorazione sempre più razionali — gli effetti di una tale azione non possono essere immediati. Li avremmo già visti, da quando uscì nel 1950 la « 1400 », se non avessimo poi avuto il rincaro di materie prime e di altri materiali essenziali, verificatisi in tutto il mondo e più sensibilmente in Italia, che deve importarli.

Per dare un'idea di questi rincari ecco qui alcuni confronti tra prezzi dicembre 1950 e prezzi gennaio 1952:

- carbone fossile europeo, da 11.855 lire la tonnellata a 16.700; aumento 40,9%
- olio combustibile denso (per forni e caldaie), da 16.850 lire per tonnellata a 18.900: aumento 12,1%
- rottami ferrosi, da 28 lire al kg. a 52: aumento 85,5%
- lamiera da stampaggio, da 216 a 265 lire al kg.: aumento 22,7%
- profilati laminati a caldo, da 75 lire al kg. a 86: aumento 14,8%
- ghisa da acciaieria, da 42 lire al kg. a 62: aumento 47,5%
- ghisa da fonderia, da 47 lire al kg. a 65: aumento 38,4%
- rame wirebars, da 580 lire al kg. a 795: aumento 37,1%.

Anche il costo orario della mano d'opera è passato da una media di 334 lire nel dicembre 1950 a 368 nel dicembre 1951, oneri compresi; cioè con un aumento del 10,2%. Il guadagno medio dell'operaio è passato da 275 lire circa nel 1950 a 301 nel 1951, con un aumento del 9%; mentre i contributi sulla mano d'opera a carico dell'Azienda sono passati da L. 59 a 67, con un aumento del 14%. Peraltro a questi aumenti abbiamo fatto fronte con miglioramenti di costi, miglioramenti conseguenti dai nuovi impianti, dallo sveltimento delle produzioni e da economie interne.

In quanto agli oneri, si tenga conto della previsione che dal primo marzo avrà decorso un ulteriore aggravio del 10%, pari a circa 34 lire orarie, per adeguamento pensioni, aumento assegni familiari, contributi straordinari ai fondi per fronteggiare la disoccupazione.

Il rincaro delle materie prime e dei materiali semilavorati ha portato tuttavia all'aumento dei prezzi delle automobili presso di noi ed anche negli altri Paesi produttori. Nel corso del 1951, con ritmo accelerato negli ultimi mesi i prezzi sono saliti dal 7 al 10% negli USA, dal 14 al 22% in Inghilterra, dal 25 al 40% in Francia. E se i prezzi delle automobili sono al rialzo in Paesi produttori che hanno dovizie di materie prime e una scala di produzione a gradini di milioni d'unità, come stupirsi che non ribassi il listino in Italia, proprio quando la produzione, già tanto modesta in confronto a quella estera, subisce le flessioni del mercato interno?

A costi di produzione più bassi arriveremo, bisogna arrivarci. Ma non dimentichiamo che a formar l'automobile nella fabbrica concorrono pure prodotti fatti da altri, materiali ingredienti accessori diversi, dai tessuti ai materiali elettrici, ecc.; e pertanto occorre che anche quei produttori si pongano il problema dei propri costi e prezzi per ribassarli; altrimenti l'industria automobilistica continuerà a dover incorporare nei suoi costi prezzi altrui non economici, non aggiornati al progresso produttivo. L'azione riduttrice dei costi va condotta in tutti i settori, con eguale senso della produttività e della responsabilità da parte di tutti.

A quest'azione necessaria e doverosa deve concorrere anche lo Stato col togliere, nei confronti di tutti i produttori, le varie tasse ed altri pesi che incidono sul costo di produzione di tutti i prodotti. Invece di colpire i processi produttivi, si tassino i prodotti all'atto della vendita, così che l'acquirente sappia quale importo è dovuto alla produzione e quale va allo Stato. Questo è il provvedimento da tempo invocato.

Sulla correlazione costo-prezzi delle automobili italiane la Fiat ha dato nel dicembre scorso a Senatori e Deputati del Gruppo parlamentare « Amici dell'Automobile » una documentazione precisa, del resto già nota ai Ministeri competenti. Da essa balza chiaro che i nostri costi non si distaccano notevolmente, nei loro essenziali elementi (materiali, mano d'opera, spese generali), dai costi esteri: il sovrappiù del costo italiano è dato dai gravami fiscali che incidono sulla produzione e dei quali abbiamo già detto, e dagli oneri sociali, diretti e indiretti, che sull'industria italiana gravano di più che non su quella estera.

Tipi di autovetture. — In quanto poi alle osservazioni sui tipi di autovetture, nel senso che occorre fare macchine minime economicissime piuttosto che grosse vetture, è superfluo ricordare che l'automobile utilitaria di agevole ed economico uso è sempre alla base della progettazione Fiat, essendo intuitivo che in un Paese ad economia povera l'automezzo non può altrimenti diffondersi verso ceti sempre più vasti. In questo campo noi non intendiamo deludere i nostri clienti, e da anni sperimentiamo proviamo ricostruiamo per giungere al risultato che ci siamo prefissi. La Fiat tuttavia non può non costruire anche autovetture di maggiore potenza e di superiore classe, sia per il mercato interno, sia per l'esportazione. Per i mercati esteri, dove la Fiat deve difendere le sue posizioni, non bastano le vetturette. Ci vogliono anche macchine di una certa cilindrata, capaci e comode, quale ad esempio la « 1400 » e anche di più.

Per ciò i nuovi modelli Fiat — già pubblicamente preannunciati nell'ottobre scorso — sono anch'essi nelle due direzioni: quella del più utilitario ed economico, e quella del più elevato. È da tener presente che l'uscire con un modello prima che con un altro dipende dalla possibilità di avere le nuove distinte attrezzature atte a produrli. La situazione internazionale non ha permesso finora di predisporle tutte, e questa è la ragione per cui non è stato ancora possibile mettere in produzione — come avremmo voluto — i nuovi tipi di autovetture già da tempo predisposti. Certamente essi daranno un apporto di vigorosa spinta alla ripresa automobilistica italiana e un nuovo impulso all'esportazione. A questa ripresa, a questo impulso, servono intanto, in misura nuovamente saliente, i modelli attuali di provata efficienza: la « 1400 », la « 1100 », la « 500 ». L'immediato forte successo ottenuto dalla nuova « 500 belvedere » metallica, 4 posti, sta a confermare che la costruzione Fiat continua sulla buona strada anche per la macchina utilitaria.

Commesse di lavoro

Abbiamo detto e ripetuto che la contrazione del mercato automobilistico interno era stata da noi prevista da tempo. Sarebbe ingenuo vantarsene se non fosse altrettanto vero che non meno per tempo ci preoccupammo di ottenere quelle commesse di lavoro straordinario, che erano state preannunciate.

Le necessità del riarmo per la difesa della vera pace sono note. Dato il riarmo italiano ed atlantico, è naturale che anche alla Fiat si richiedano produzioni adeguate a quelle necessità, che sono d'importanza nazionale e internazionale. La Fiat è in grado di farle; e data la flessione della produzione automobilistica per il mercato civile, le commesse valgono a salvaguardare il complessivo volume di lavoro.

Nel sistema delle commesse americane all'Europa, denominato « off shore procurement », cioè ordinazioni oltremare, una equa distribuzione in Europa non può che essere in relazione alle attuali possibilità di ciascun Paese. Autorevoli Commissioni tecniche internazionali accertarono anche presso la Fiat capacità e possibilità. Si è riconosciuto che, con le sue attuali attrezzature, la Fiat può soddisfare commesse di autocarri a quattro ruote motrici e di diverse portate, commesse di altri autoveicoli, di motori Diesel per mezzi navali e di vario materiale aeronautico.

Ma per quanto deliberate in linea di massima le ordinazioni delle commesse americane e atlantiche, non poterono giungerci prima che fossimo costretti a prendere il provvedimento delle 40 ore. Finora non abbiamo avuto che qualche limitata commessa del Ministero della Difesa italiano. Del resto, solo nell'ottobre scorso il Congresso degli Stati Uniti d'America deliberava il finanziamento del programma. Ora la programmazione delle ordinazioni anche per l'Italia, non dovrebbe più tardare di molto.

In relazione al tema delle commesse è da rilevare l'attenzione della pubblica opinione d'America alle situazioni industriali europee, nei diversi Paesi e nelle singole grandi Aziende. Ciò è naturale, trattandosi del denaro dei contribuenti e della sicurezza come qualità dei prodotti destinati alla Difesa comune.

L'opinione pubblica è negli Stati Uniti forza formidabile di governo, e sue grandi leve sono la stampa, la radio, il cinematografo. Anche alla Fiat, tra tanti numerosi visitatori italiani ed esteri, le visite giornalistiche sono frequenti. I giornalisti americani — alcuni eminenti — s'interessano particolarmente non soltanto agli impianti e alle produzioni, ma anche alla situazione operaia, all'azione comunista nelle fabbriche, ecc. ecc. sempre avendo in mente i problemi delle commesse. Diamo ad ognuno le informazioni che ci vengono richieste. Informiamo con quella franchezza che è nel nostro costume con tutti e per tutto. Può peraltro accadere che in qualche pubblicazione giornalistica estera escano, oltre alle notizie esatte e ai dati delle cose vedute, impressioni o interpretazioni soggettive non rispon-

denti alla realtà. La situazione politico-sociale italiana è quella che è, con i suoi contrasti e difficoltà, del resto comuni dal più al meno ad altre nazioni. Anche in America si è edotti dei tenaci sforzi del popolo italiano per andare avanti nel lavoro e con il lavoro, dell'opera di governo che l'on. De Gasperi persegue nella politica interna e internazionale, del giuoco delle forze tra i partiti politici, compreso quello comunista.

Ma per quanto concerne la Fiat si deve chiaramente dire, contro ogni fallace suggestione, che alla Fiat nessun elemento distruttivo può prevalere: la stragrande maggioranza delle maestranze uomini e donne, la totalità degli impiegati, i quadri dei dirigenti costituiscono una compagine salda per il lavoro, non per il sabotaggio. Sentimento nazionale e familiare, spirito aziendale, e oltre tutto il buonsenso, cementano questa compagine. Essa poggia su due sicuri pilastri: il vitale entusiasmo dei giovani e la consapevole esperienza degli anziani.

La Fiat conta oggi più di 65.000 dipendenti. Quella parte di mano d'opera che non era sufficientemente preparata è stata portata a migliore efficienza anche attraverso la qualificazione. Abbiamo proceduto anche nel 1951 a nuove assunzioni di lavoratori provetti. È una forza di lavoro in incremento. La incresciosa parentesi delle 40 ore fu da noi contenuta quanto più possibile. Come già detto, con il 31 marzo lo stabilimento Mirafiori e parte delle Officine Lingotto ritornano alle 48 ore; ma già dal febbraio vi erano ritornate le Fonderie ghisa e alluminio e le fucine. Possiamo pertanto dire che la situazione risulterà pienamente sistemata non appena verranno, per i settori autocarri, aeroplani e materiale ferroviario, commesse sufficienti.

Assicurare il massimo di occupazione è sempre, in ogni circostanza, il primo assoluto dovere dell'Azienda. Ma la Fiat si preoccupa pure di migliorare la remunerazione del lavoro secondo le possibilità consentite dall'andamento della produzione. Per ciò l'azione sindacale, non l'azione politica, trova alla Fiat un terreno propizio ad ogni giusta rivendicazione.

L'esportazione

Prima di passare all'esame particolareggiato dei vari settori di produzione è opportuno, in questa parte generale della Relazione, aggiungere qualche chiarimento al riguardo dell'esportazione.

L'esportazione automobilistica Fiat è in aumento, a malgrado degli impedimenti che continuano ad affliggere il campo esportativo italiano. Gli impedimenti vengono dal fatto — già tante volte denunciato — che il nostro prodotto (non soltanto l'automobile) va all'estero con tutto il carico di quei pesi fiscali interni dei quali si è già ripetutamente detto e che lo inseguono nel corso stesso della produzione. È evidente che essi non competono all'acquirente in paesi esteri,

giacchè egli paga già le tasse che gravano sui suoi prodotti nazionali. Tasse sulla produzione esistono naturalmente anche negli altri paesi produttori, ma all'esportazione esse vengono tolte, così che il prodotto giunge nel mercato estero al suo costo puro (materie prime, mano d'opera, spese generali). È noto lo sforzo esportativo inglese, francese, tedesco. Quegli Stati favoriscono in tutti i modi l'esportazione, fino a sacrificare il mercato interno. Da noi si chiede semplicemente che non la s'impedisca, che si restituiscano sui prodotti esportati le tasse ed i pesi che abbiamo pagati durante il processo produttivo, cosicchè i nostri prezzi all'estero possano allinearsi ai prezzi internazionali.

Questo provvedimento di sgravio fiscale sulla esportazione automobilistica è stato da tempo promesso: auguriamoci che venga attuato senza ulteriori indugi. È assolutamente necessario nell'interesse generale dell'economia italiana, non soltanto dell'uno o dell'altro settore industriale; nell'esportazione bisogna fare i conti con i produttori esteri e con ciò si spinge l'industria nazionale a mettersi su binari giusti in quanto a costi, prezzi, qualità del prodotto.

La Fiat — ripetiamo — spinge al massimo la sua esportazione, pur dovendo, per fronteggiare la concorrenza sui mercati esteri, scaricare dal prezzo, a sue spese, quelle tasse e quei pesi che il fisco finora non rimborsa. Le posizioni conquistate in decenni di lavoro e di organizzazione vanno mantenute ad ogni costo, anche per collocare all'estero quel di più di produzione che il mercato interno non assorbe.

Le posizioni esportative Fiat sono ottime, per la sempre alta fiducia che la tecnica e il lavoro italiani godono in ogni Paese; e se non fosse per la questione prezzi potremmo esportare tanto di più da correggere sensibilmente la situazione attuale.

Nella spinta che diamo alla nostra esportazione automobilistica anche la « 1400 » è di ottima riuscita.

L'assistenza sociale

Nella Relazione dell'anno scorso illustrammo ampiamente l'opera assistenziale Fiat. Essa è un elemento essenzialissimo della efficienza produttiva, oltre che un dovere sociale di solidarietà umana. Anche nel 1951 l'abbiamo incrementata ed estesa in tutte le sue attività: Mutua, Colonie, Assistenza di fabbrica, Asili e nidi d'infanzia, Scuole. Per gli Anziani abbiamo aumentata la previdenza del « premio di fedeltà ».

Al fine di assicurare all'assistenza Fiat un indirizzo unitario veramente aziendale, tale cioè da evitare deviazioni o interpretazioni di indole politica (l'assistenza è doveroso compito dell'Azienda verso tutti indistintamente i suoi lavoratori e famiglie) abbiamo, al principio di questo anno, affidata la direzione dei Servizi sociali Fiat ad uffici e

uomini di sperimentata competenza, ed intendiamo proseguire con sempre maggior fervore nell'azione assistenziale.

L'importo messo a disposizione delle opere di assistenza sociale Fiat è salito nel 1951 ad oltre 5 miliardi di lire.

Andamento delle produzioni Fiat

Passiamo ad un rapido esame dei varî settori di produzione per rilevarne l'andamento nel corso dell'esercizio 1951.

Autovetture e autocarri. — Della situazione generale del mercato automobilistico interno abbiamo già detto. La produzione automobilistica Fiat (autovetture e autocarri) si è mantenuta sull'alta media tenuta nel secondo semestre del 1950 fin quasi a metà dell'anno; quindi siamo discesi. Ora si sta risalendo, grazie soprattutto allo sforzo esportativo e al successo della nuova « 500 belvedere ». Continua l'ascesa della « 1400 », sempre più apprezzata anche all'estero. Al Salone di Ginevra abbiamo presentata la otto cilindri « 8 V », vettura sportiva che ha incontrato l'immediato favore di quel pubblico internazionale.

Tra le recenti novità automobilistiche Fiat va ricordata la « Campagnola ». Presentata nel settembre scorso alla Fiera del Levante, questa torpedo, che non ha bisogno di strada, non interessa soltanto le autorità militari, ma è di utile impiego anche civile, nell'agricoltura, nelle opere di bonifica, nelle applicazioni industriali. La « Campagnola » si è accreditata, come automezzo di forte resistenza e tuttofare, anche con un recente raid transafricano, che nel ritorno, da Città del Capo ad Algeri, ha stabilito un nuovo record.

Nel settore veicoli industriali, sviluppando la tecnica del Diesel, la Fiat ha rinnovato, sta rinnovando, la gamma dei suoi modelli con veicoli modernissimi, per il trasporto persone, interurbano e urbano, e per il trasporto merci.

Trattori agricoli. — Le trattrici Fiat modelli 55 CV e 25 CV incontrano crescente favore tra gli agricoltori italiani ed esteri. A sua volta la OM ha creato una nuova trattrice, da 35-40 CV, che s'inserisce mediamente tra quei due modelli di trattrici Fiat.

Le esportazioni delle nostre trattrici rappresentano una notevole affermazione internazionale della costruzione Fiat anche nel campo della macchina per il lavoro agricolo. La Fiat accompagna dovunque le sue trattrici con un assiduo servizio di assistenza. Il concorso dato nell'autunno scorso alla importante manifestazione del « Centro Nazionale Meccanico Agricolo », creato a Torino sotto l'egida del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ha dimostrato pubblicamente quanta importanza annessa la Fiat allo sviluppo della motorizzazione agricola: a quella manifestazione intervennero ben mille giovani trattoristi, provenienti da ogni regione italiana, istruiti dalla Fiat.

Officine Lingotto. — Oltre ad effettuare un importante lavoro nei settori complementari della produzione delle automobili e degli autocarri, si è andata sviluppando anche la costruzione degli apparecchi elettrodomestici. Al frigorifero Fiat, in crescente diffusione, si aggiungerà ora la lavatrice automatica per il bucato in casa.

Lo sviluppo più importante dello stabilimento predetto lo si è avuto e lo si sta perseguendo attivamente nel settore di produzione dei motori d'aviazione. Nuovi fabbricati e nuovi mezzi sono stati previsti ed attuati; la tecnica del motore ed i processi tecnologici del motore a reazione sono stati ormai acquisiti, sì da permetterci di costruire con conoscenza e competenza anche in questo importante settore. Per ora produciamo su licenza estera; ma seguiamo con la massima attenzione questo nuovo importante sviluppo della motoristica moderna, le cui future affermazioni potranno avere tante importanti ed impensate applicazioni.

Materiale ferroviario. — È continuata la depressione per mancanza di commesse delle Ferrovie dello Stato. L'attività della Sezione è mantenuta eseguendo lavoro per altri comparti automobilistici e dedicando altro lavoro alla esportazione, in automotrici e veicoli tranviari. Sfortunatamente il settore materiale ferroviario è in declino, mentre ancora molto rimarrebbe da fare nel nostro Paese e per le stesse Ferrovie dello Stato.

Stabilimento Grandi Motori. — Produzione in notevole incremento nel 1951, avendo avuto un fatturato superiore di circa il 45% a quello del 1950. Pur non essendosi realizzate le prospettive di commesse straordinarie per le costruzioni navali, il lavoro eseguito ha avuto principale destinazione all'estero, specialmente per lavori civili (apparati per centrali elettriche e per navi mercantili). Parallelamente si è avuto un notevole sviluppo nella produzione di macchine utensili, nei reparti dello stabilimento destinati a questa attività e nelle collegate Officine Macchine Utensili di Modena.

Il programma di ampliamento e rimodernamento delle officine prosegue secondo le previsioni, e si può ritenere che entro il 1952 sarà in parte compiuto. Si confida con ciò di realizzare costi di produzione più favorevoli; ma occorre che gli attuali ostacoli al commercio con l'estero siano rimossi.

Notevole l'attività nel campo tecnico per lo studio di nuovi tipi di macchinari, per la realizzazione di motori leggeri e veloci di speciale applicazione navale e ferroviaria, per la sovralimentazione dei motori a due tempi, per la sovralimentazione spinta dei motori a quattro tempi, per l'impiego del metano. Tali studi corrispondono ad un programma definito e continuativo, che si spera possa dare in futuro i suoi frutti.

Nello scorso anno sono entrati in servizio il grande transatlantico « Giulio Cesare » della Società Italia, con apparato motore Diesel-Fiat di circa 40.000 HP alle prove, e la motocisterna « Volere » della por-

tata di 27.000 tonn. dotata di un apparato motore Fiat che alle prove ha sviluppato circa 20.000 HP. Si tratta delle più interessanti applicazioni di motori Diesel nel campo della marina mercantile durante il 1951.

Stabilimenti produzioni aeronautiche. — L'Aviazione Fiat ha avuto una nuova notevole affermazione con il «G. 80», il primo nostro velivolo a reazione (turbogetto). Il volo di collaudo è stato un successo. Questo aeroplano, di ideazione e costruzione interamente Fiat, è d'allenamento e da caccia-scuola; ma soprattutto ha importanza perchè adegua la progettazione e la costruzione aeronautiche Fiat ai moderni progressi della tecnica aviatoria, segna la rinascita dell'aviazione italiana.

La costruzione di elementi di apparecchi a reazione su licenza estera è stata pure iniziata e viene spinta alacremenente. Anche qui nuovi processi tecnologici e nuove conoscenze tecniche sono acquisite dai nostri comparti per il miglioramento delle nostre costruzioni e per una maggiore conoscenza dei nostri progettisti.

Stabilimenti di prima lavorazione. — Come negli anni precedenti, anche nel 1951 i nostri stabilimenti siderurgici hanno assicurato il rifornimento fondamentale delle produzioni meccaniche Fiat. Senza di essi o non saremmo riusciti ad assicurare la continuità del lavoro o l'avremmo potuto fare solo con gravi sacrifici economici.

La produzione Fiat di acciaio greggio è stata nel 1951 di 280.000 tonnellate, superando quella del 1950, a malgrado delle gravi difficoltà di rifornimento dei rottami e della ghisa.

I nuovi impianti delle Ferriere di Torino e di Avigliana sono avanzati considerevolmente, mentre si è proceduto parallelamente alla trasformazione e al rimodernamento di parte dei vecchi impianti, senza ostacolare la produzione normale. È in procinto di entrare in marcia l'impianto di laminazione a freddo dei grandi nastri, larghi fino a m. 1,80, in rotoli di oltre 12 tonn., che ci consentirà di risolvere definitivamente la difficoltà di rifornimento della lamiera da stampaggio profondo a freddo per carrozzeria, e di abbandonare i vecchi procedimenti di lavorazione manuale. Vari nuovi macchinari sono entrati in opera per la laminazione a caldo e a freddo di tubi senza saldatura, per la produzione di tubi dal nastro con saldatura elettrica, per la fabbricazione di bulloneria ricalcata a freddo e per diverse lavorazioni complementari. Sono state anche migliorate le attrezzature per la lavorazione dei metalli non ferrosi, la cui utilità va sempre più affermandosi con la ripresa delle nostre produzioni aeronautiche.

La nuova Fonderia ghisa, per i cilindri e per gli altri getti per autoveicoli, che abbiamo preparato presso i nostri stabilimenti di Mirafiori, e che è probabilmente la più moderna di Europa, è entrata in pieno esercizio e ci ha consentito di destinare i vecchi locali di Via Cuneo ad una migliore sistemazione della «Grandi Motori».

Stabilimenti per produzioni complementari e accessorie. — Le attività di questi stabilimenti, compresi nel quadro delle nostre partecipazioni, corrispondono sempre più alla necessità di assicurare alle produzioni terminali Fiat gli indispensabili complementi. Il problema della riduzione dei costi degli autoveicoli è anche un problema di minor costo di questi complementi forniti da altre aziende. Le nostre partecipazioni servono pure a controllare qualità e costi di quelle essenziali forniture. Partecipazioni diverse, non direttamente inerenti alla nostra produzione (petrolifere, marittime, trasporti, ecc.) servono altresì a completare i risultati di bilancio.

Prospettive 1952

A conclusione di questa Relazione sull'esercizio 1951 è doveroso ricordare che il valore uomini dell'Organizzazione di lavoro Fiat ha come sempre corrisposto alla gravosità dei compiti. I momenti difficili hanno potuto essere superati e saranno superati grazie alla tensione delle energie cooperanti al dovere di tutti. Questo va detto per ogni settore: progettazione, approvvigionamenti, produzione, vendita, assistenza tecnica, impianti, uffici e officine, dirigenti impiegati e maestranze; ed anche per quegli essenziali collaboratori che sono i Commissionari e i Concessionari Fiat in Italia ed all'estero. L'elogio che ad ognuno è dovuto trova di certo conferma nel pensiero di questa assemblea.

Per l'avvenire possiamo con tranquilla coscienza affermare che, se non intervengano dall'esterno forze ed eventi avversi, la situazione Fiat è destinata a progredire saldamente.

Abbiamo fede nel divenire pacifico del mondo, nella difesa della civiltà occidentale e in una sempre più fattiva cooperazione tra le nazioni ed i popoli. Non venendo meno questi presupposti essenziali, la Fiat svilupperà sempre di più il suo lavoro. Lavoro utile a tutti. Lavoro italiano per l'Italia.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1951

Il Bilancio viene presentato come al solito integrato dal foglio di raffronto a grandi cifre (in migliaia di lire) col precedente bilancio 31 dicembre 1950.

Il fatturato delle Aziende Fiat del 1951 ascende a Lire 170 miliardi.

Sulle singole voci di bilancio 31 dicembre 1951 diamo i seguenti chiarimenti:

ATTIVITÀ

A I - Conti industriali

1) *Capitale fisso*. — L'aumento complessivo di L. 21.451.336.000 rappresenta il complesso delle opere per nuovi impianti, sostituzioni ed ammodernamenti eseguite nell'anno, fatta deduzione — per gli immobili — del valore dei terreni ceduti gratuitamente per la realizzazione delle case per dipendenti Fiat (Ina-Case) e — per gli impianti e macchinari — del valore di tutte le attività sotto tale titolo poste fuori uso.

L'aumento di capitale fisso verificatosi nel 1951 è stato coperto per L. 5.595.673.133 da finanziamenti in valuta estera (\$ ERP e Lst. a lunga scadenza) e per le rimanenti lire con esborsi in valuta italiana.

Naturalmente le quote di ammortamento risultano, come di consueto, iscritte al passivo alla voce « fondo ammortamento capitale fisso » in L. 9.040.135.000.

2) *Ripristino danni di guerra*. — L'aumento di L. 236.385.000 rappresenta quanto speso sotto tale titolo durante il 1951.

3) *Capitale circolante*. — L'aumento segnato a bilancio di lire 11.215.743.000 è costituito dalle maggiori scorte di magazzino e prodotti, in rapporto alla aumentata cifra di fatturato verificatasi nel 1951.

[Nei nuovi impianti e ripristini danni di guerra dal 1946 a tutto il 1951, la Fiat ha speso un importo reale per complessive lire 65.592.951.131 finanziando tale importante esborso soltanto per 20 miliardi e mezzo con i prestiti a lunga scadenza in \$ (Eximbank, ERP) e per il restante importo con mezzi interni in Lit.]

A II - Conti commerciali (attivi)

1) *I crediti verso la Clientela* mettono in evidenza un aumento di L. 6.963.077.000 in corrispondenza al maggior movimento dell'annata.

2) *I crediti verso le Società collegate* mettono in evidenza una riduzione di L. 2.075.030.000 per minor fabbisogni da parte di queste nostre organizzazioni.

3) *I crediti per depositi cauzionali in denaro* hanno un movimento insignificante.

4) *Gli altri crediti e accertamenti delle attività e ratei attivi maturati a favore dell'esercizio 1951* risultano essi pure diminuiti in confronto allo scorso anno per L. 2.974.773.000 soprattutto per le riduzioni effettuate nelle partite in corso di ammortamento.

A III - Conti finanziari (attivi)

1) *Il denaro e valori in cassa* comportano una piccola differenza in confronto all'importo dello scorso anno (L. 54.589.000).

2) *I crediti verso Banche* che vanno sempre considerati in correlazione con i nostri debiti verso le stesse, così come risultano al passivo, segnano un aumento di L. 2.200.230.000.

Le disponibilità nette sono atte a fronteggiare gli impegni per i nuovi impianti finora assunti o programmati.

3) *Titoli di credito a reddito fisso.* — Nulla da osservare.

4) *Titoli di credito a reddito fisso vincolato.* — Nulla da osservare.

5) *Partecipazioni.* — L'aumento di L. 2.660.460.000 è conseguente agli aumenti di capitale sia in contante sia a seguito di allineamenti monetari effettuati dalle Società nel corso del 1951.

Ripetesi quanto approvato anche negli scorsi esercizi e cioè che le nostre partecipazioni traggono la loro origine da ragioni tecniche di appoggio, difesa, assistenza e completamento in favore delle nostre produzioni. Salvo le poche non redditizie che abbiamo ritenuto di liquidare, come già avvertito nella precedente assemblea, tutte le altre partecipazioni risultano sane ed adatte a completare le nostre possibilità di bilancio.

A IV - Azionisti conto aumento capitale

Rappresentano i residui decimi da versare entro il 30 aprile 1952.

Conti d'ordine

Si bilanciano come al solito all'attivo e al passivo. Esiste un modesto aumento di L. 1.046.149.000 negli *avalli-impegni-garanzie* ed una diminuzione di L. 525.574.000 nelle cambiali in assistenza delle cessioni di nostri crediti nei confronti del Consorzio Sovvenzioni su valori.

PASSIVITÀ

P I - Conti sociali

1) *Capitale sociale*. - Risulta esposto in L. 36.000.000.000 corrispondenti a n. 90.000.000 di azioni da nominali L. 400 ciascuna.

L'aumento di 12 miliardi in confronto ai 24 miliardi esposti nel bilancio 1950, corrisponde all'aumento di capitale deliberato nell'Assemblea dello scorso anno (10 aprile 1951).

2) *Riserva statutaria (legale)*. - È aumentata di L. 178.580.000 per l'assegnazione del 5% sugli utili 1950 e per il passaggio a riserva di alcune cedole di dividendi (anni 1941, 1942, 1943) passate in prescrizione.

P II - Prestito obbligazionario 6 %

L'importo di L. 10.000.000.000 per le due tranches, risulta ridotto di L. 196.800.000 in corrispondenza delle Obbligazioni estinte nel 1951 secondo il piano di ammortamento.

P III - Prestito obbligazionario 5 %

Rimane invariato l'importo di L. 13.875.000 corrispondente a 13.875 Obbligazioni della emissione 31 ottobre 1947 per le quali non è stata richiesta la conversione in azioni.

P IV - Prestiti ricostruzione a lunga scadenza

L'aumento di L. 6.798.264.000 è dovuto agli impianti e macchinari acquistati nel 1951 in valuta estera nel quadro del piano Dollari ERP e delle Lire sterline IMI per un controvalore di Lire italiane 8.678.450.000 (delle quali di competenza del 1950 Lire italiane 2.203.740.000), sotto deduzione delle cifre dalla Fiat versate nel 1951 in riduzione dei prestiti a lunga scadenza per L. 1.880.186.000 in corrispondenza ai piani di ammortamento.

P V - Fondo ammortamento capitale fisso

— *Fondo ammortamento ordinario*. - Registra un aumento di L. 7.878.987.000 per gli ammortamenti ordinari posti a carico dell'esercizio secondo le normali aliquote (immobili 2% - impianti 5% - macchinari 8% - mobilio e dotazioni varie di esercizio 5%) e per l'ammortamento accelerato sugli investimenti dell'ultimo quadriennio, consentito dall'art. 12 della Legge 11-1-1951 n. 25.

— *Fondo speciale rinnovamento impianti* (D. L. 1-4-1949 n. 94). — Registra un aumento di L. 1.161.148.000 per gli ammortamenti conteggiati sui cespiti rivalutati al 31-12-1945 in base alle normali aliquote.

P VI - Riserva in contropartita rivalutazione capitale fisso

Segna un piccolo aumento di L. 40.000.000 ammesso dagli Uffici fiscali.

P VII - Allineamento monetario in base al D. L. 27-5-1946 n. 436 e D. L. 14-2-1948 n. 49

Le cifre di allineamento del capitale fisso al 1945 e quelle di allineamento delle partecipazioni alla stessa data risultano immutate.

P VIII - Fondo rischi e svalutazioni Filiali estere

È invariato.

P IX - Riserve accertate dall'Agenzia delle Imposte

Vi si registra un aumento di L. 218.697.000 in base al concordato Esercizio 1949.

P X - Fondo indennità anzianità personale dipendente

Risulta aumentato di L. 2.249.496.000 per le quote di competenza del 1951.

P XI - Conti commerciali (passivi)

1) *Debiti verso fornitori.* — Evidenziano un aumento di Lire 10.332.854.000 in conseguenza della maggior produzione e dei maggiori approvvigionamenti.

2) *Debiti verso Società collegate.* — Evidenziano un aumento di L. 542.482.000 conseguente a maggior sviluppo di lavoro.

3) *Debiti per depositi cauzionali in denaro.* — La cifra è pressochè invariata.

4) *Altri debiti e accertamenti delle passività e ratei passivi maturati a carico dell'esercizio e ancora da liquidare e contropartite varie.* — Evidenziano gli importi ricevuti come « anticipi di clienti esteri e

nazionali» (statali e privati), gli importi delle imposte iscritte a ruolo, i maggiori ratei passivi per impegni già accertati e da regolare nell'esercizio successivo, con un aumento nei confronti del 1950 di L. 1.803.928.000.

P XII - Conti finanziari (passivi)

1) *Debiti verso Banche.* - Registrano una minore esposizione di L. 2.644.459.000.

P XIII - Conti economici

Pongono in evidenza oltre alle eccedenze attive degli esercizi precedenti, l'eccedenza attiva dell'esercizio 1951 di L. 4.298.667.000 nel quale importo sono compresi i profitti delle nostre partecipazioni non a carattere industriale.

Tale importo consente di proporre un dividendo di L. 50 per azione pari a quello dell'anno scorso.

Conti d'ordine

Sono da considerarsi in compensazione con quelli risultanti all'attivo.

NOMINE SOCIALI

Devesi provvedere alle nomine per il Consiglio di Amministrazione, a norma dell'art. 9 dello Statuto sociale; nonchè alla rinnovazione — a termini di Legge e di Statuto — del Collegio Sindacale.

Torino, li 12 marzo 1952.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE DEI SINDACI

Azionisti,

le deliberazioni prese nell'Assemblea straordinaria del 10 aprile 1951 ebbero regolare esecuzione: il capitale sociale fu elevato da ventiquattro a trentasei miliardi di lire mediante emissione di trenta milioni di azioni da nominali lire quattrocento ed al 31 dicembre 1951 rimanevano da versare soltanto L. 1.716.376.800 aventi scadenza al 30 aprile corrente anno. Alla chiusura dell'esercizio 1951 il capitale versato ammontava pertanto a L. 34.283.623.200.

L'opera di rimodernamento degli impianti e delle attrezzature fu vigorosamente continuata nel 1951 ed il bilancio registra pertanto l'incremento di L. 21.451.336.005, alla voce «Capitale fisso» che raggiunge così l'importo di L. 93.425.610.085. Va altresì tenuto conto che furono investite in costruzioni, impianti, macchinari e ripristini, con diritto a rimborso per danni di guerra, L. 11.686.426.083, parte in esercizi precedenti e per L. 236.384.898 nell'esercizio in esame. Le quote di ammortamento sul capitale fisso furono determinate secondo le consuete aliquote del 2% sugli immobili, dell'8% sui macchinari e del 5% sugli impianti e mobilio.

In conseguenza del maggior lavoro svolto, concretatosi in centosettanta miliardi di fatturato, il «Capitale circolante» registra l'aumento di L. 11.215.743.582 ed è iscritto in bilancio per L. 41.111.559.319. Nelle passività sono correlativamente aumentati i «Debiti verso fornitori» che da L. 25.207.648.788 del 1950, sono passati a L. 35.540.503.153 al 31-12-1951.

Le partecipazioni segnate nelle attività per L. 17.465.816.976 sono valutate secondo le disposizioni di legge e registrano la maggiorazione di L. 2.660.459.958 rispetto all'esercizio precedente, in conseguenza di aumenti di capitale effettuati dalle Società a cui la vostra Azienda è interessata per ragioni tecniche di assistenza e di lavoro.

Le altre voci dello Stato patrimoniale non richiedono particolari illustrazioni essendo in armonia con il bilancio precedente e con l'ingente produzione fatta nel 1951.

Il Bilancio è stato da noi verificato e riscontrato in perfetta rispondenza con le scritturazioni contabili e con la reale situazione dell'Azienda. Possiamo quindi raccomandarlo alla Vostra approvazione ed esprimere al Consiglio di Amministrazione, alla Direzione e a tutti i Collaboratori Fiat, il più vivo compiacimento per l'intensa

opera svolta in favore non soltanto dell'Azienda, ma dell'economia nazionale. Vi preghiamo pure di approvare il dividendo di lire cinquanta per azione, proposto dal Vostro Consiglio.

Per compiuto triennio scade il Collegio sindacale e, mentre rassegnamo il mandato e vi invitiamo a provvedere per la nomina del nuovo Collegio e del suo Presidente, Vi ringraziamo per la fiducia di cui ci avete onorati.

Torino, li 16 marzo 1952.

I Sindaci

**IGNAZIO ANNIBALE VOLA
CARLO BOZZOLA
MARCO PALLANZIO**

B I L A N C I O
E C O N T O E C O N O M I C O

AL 31 DICEMBRE 1951

**ALLEGATO: BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1951 E RAFFRONTO
COL 31 DICEMBRE 1950**

BILANCIO PATRIMONIALE

ATTIVITÀ			
A I. Conti Industriali			
1. <i>Capitale fisso</i>			
Immobili	L.	21.563.450.076	
Impianti - Macchinario	»	64.865.065.639	
Mobilio - Dotazioni di esercizio	»	3.190.156.365	
Lavori in corso	»	3.806.938.005	
	L.	93.425.610.085	
2. <i>Ripristino danni di guerra</i> (somme spese in costruzioni, impianti, macchinari e ripristini - costituenti diritto a rimborso per danni di guerra)			
	L.	11.686.426.083	
	L.	105.112.036.168	
3. <i>Capitale circolante</i>			
Scorte, materie prime e merci (comprese le somme spese per acquisto di materiali e scorte costituenti diritto a rimborso per danni di guerra ascendenti a L. 6 miliardi circa)			
	L.	41.111.559.319	
	L.		146.223.595.487
A II. Conti Commerciali			
1. Crediti verso la Clientela, Enti ed Autorità Statali, per forniture			
	L.	22.004.239.770	
2. Crediti verso Società collegate			
	»	10.304.252.477	
3. Crediti per depositi cauzionali in denaro			
	»	78.751.386	
4. Altri crediti e accertamenti delle attività e ratei attivi maturati a favore dell'esercizio ancora da liquidare, comprese le partite da ammortizzare degli anni 1944 e successivi			
	»	8.052.951.993	
	L.		40.440.195.626
A III. Conti Finanziari			
1. Denaro e valori in Cassa			
	L.	1.073.151.625	
2. Crediti verso Banche			
	»	16.089.621.565	
3. Titoli di credito a reddito fisso			
	»	11.075.263	
4. Titoli di credito a reddito fisso vincolati (compresi i vincolati a sensi D. L. del 24-10-1935, n. 1887)			
	»	184.573.517	
5. Partecipazioni			
	»	17.465.816.976	
	L.		34.824.238.946
A IV. Azionisti conto aumento Capitale			
	L.		1.716.376.800
Totale Attività			223.204.406.859
Conti d'ordine			
1. Cauzioni Amministratori			
	L.	2.800.000	
2. Avalli, impegni, garanzie			
	»	15.088.117.928	
3. Azioni sociali			
	»	105.113	
	L.		15.091.023.041
Totale			238.295.429.900

p. Il Consiglio di Amministrazione:
Il Presidente e Amm.re Delegato
VITTORIO VALLETTA

PASSIVITÀ

P	I. Conti Sociali		
	1. Capitale sociale	L.	36.000.000.000
	2. Riserva statutaria (legale)	»	801.123.700
P	II. Prestito obbligazionario 6%		
	1 ^a tranche scadenza 1 ^o giugno 1974 ...	L.	4.901.600.000
	2 ^a tranche scadenza 1 ^o giugno 1974 ...	»	4.901.600.000
		L.	9.803.200.000
P	III. Prestito obbligazionario 5%	L.	13.875.000
P	IV. Prestiti Ricostruzione a lunga scadenza	L.	30.954.165.774
P	V. Fondo ammortamento capitale fisso		
	1. Fondo ammortamento ordinario.....	L.	27.477.281.294
	2. Fondo speciale per rinnovamento impianti D. L. 1-4-1949, n. 94	»	6.241.235.720
	3. Eccessivi ammortamenti che hanno scontato l'imposta	»	953.114.435
		L.	34.671.631.449
P	VI. Riserva in contropartita rivalutazione capitale fisso		
	1. Riserva immobiliare.....	L.	130.885.000
	2. Riserva capitale fisso che ha scontato l'imposta	»	345.100.000
		L.	475.985.000
P	VII. Allineamento monetario in base a D.L. del 27-5-1946, n. 436 e 14-2-1948, n. 49		
	1. Allineamento del capitale fisso al 1945	L.	13.807.034.327
	2. Allineamento delle partecipazioni al 1945	»	8.393.950.704
		L.	22.200.985.031
P	VIII. Fondo rischi e svalutazioni Filiali estere	L.	30.695.829
P	IX. Riserve accertate dall'Agenzia delle Imposte	L.	907.725.219
P	X. Fondo indennità anzianità personale dipendente	L.	12.865.322.029
P	XI. Conti Commerciali		
	1. Debiti verso Fornitori.....	L.	35.540.503.153
	2. Debiti verso Società collegate	»	3.328.458.443
	3. Debiti per depositi cauzionali in denaro	»	83.398.258
	4. Altri debiti e accertamenti delle passività e ratei passivi maturati a carico dell'esercizio e ancora da liquidare, e contropartite varie	»	25.957.229.967
		L.	64.909.589.821
P	XII. Conti Finanziari		
	1. Debiti verso Banche.....	L.	4.551.065.006
P	XIII. Conti Economici		
	1. Eccedenza attiva residuo esercizi precedenti	L.	433.323.725
	2. Eccedenza attiva residuo esercizio 1950	»	287.052.239
	3. Eccedenza attiva esercizio 1951	»	4.298.667.037
		L.	223.204.406.859
	Totale come contro	L.	
	Conti d'ordine		
	1. Depositanti cauzioni	L.	2.800.000
	2. Avalli, impegni, garanzie	»	15.088.117.928
	3. Utili esercizio 1914 impiegati nell'acquisto di azioni sociali	»	105.113
		L.	15.091.023.041
	Totale	L.	238.295.429.900

CONTO ECONOMICO AL 31 DICEMBRE 1951

	AI 31/12/1951	AI 31/12/1951
PERDITE E SPESE		
1. Spese di amministrazione	L.	L.
2. Conguaglio indennità licenziamento	»	»
3. Interessi, spese e commissioni bancarie	»	»
4. Interessi e spese Prestito Obbligazionario	»	»
5. Pubblicità	»	»
6. Imposte e tasse	»	»
7. Spese di trapasso e legali	»	»
8. Varie	»	»
Totale L.	9.058.844.929	10.979.554.047
9. Eccedenza attiva	»	»
Totale come contro L.	13.357.511.966	13.357.511.966
PROFITTI		
1. Saldo conto gestione	L.	L.
2. Proventi e Ricuperi	»	»
3. Affitti e rendite stabili	»	»
4. Dividendi titoli industriali e varie	»	»
Totale L.	13.357.511.966	13.357.511.966

Il presente Bilancio e Conto sono conformi a verità.

p. Il Consiglio di Amministrazione:

Il Presidente e Amm.re Delegato

VITTORIO VALLETTA

I Sindaci: IGNAZIO ANNIBALE VOLA

CARLO BOZZOLA

MARCO PALLANZIO

**BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1951
E RAFFRONTO COL 31 DICEMBRE 1950**

ATTIVITÀ	Bilancio 31-12-1951	Bilancio 31-12-1950	Differenze	
			in aumento	in diminuzione
A I. Conti Industriali				
1. <i>Capitale fisso</i>				
Immobili	L. 21.563.450	17.717.038,	3.846.412	
Impianti - Macchinario	» 64.865.066	48.721.465	16.143.601	
Mobili - Dotazioni di esercizio	» 3.190.156	2.004.978	1.185.178	
Lavori in corso	» 3.806.938	3.530.793	276.145	
	L. 93.425.610	71.974.274	21.451.336	
2. <i>Ripristino danni di guerra</i> (somme spese in costruzioni, impianti, macchinari e ripristini - costituenti diritto a rimborso per danni di guerra)	» 11.686.426	11.450.041	236.385	
	L. 105.112.036	83.424.315	21.687.721	
3. <i>Capitale circolante</i>				
Scorte, materie prime e merci (comprese le somme spese per acquisto di materiali e scorte costituenti diritto a rimborso per danni di guerra ascendenti a L. 6 miliardi circa)	» 41.111.559	29.895.816	11.215.743	
	L. 146.223.595	113.320.131	32.903.464	
A II. Conti Commerciali				
1. Crediti verso la Clientela, Enti ed Autorità Statali, per forniture	L. 22.004.240	15.041.163	6.963.077	
2. Crediti verso Società collegate	» 10.304.252	12.379.282		2.075.030
3. Crediti per depositi cauzionali in denaro	» 78.751	14.007	64.744	
4. Altri crediti e accertamenti delle attività e ratei attivi maturati a favore dell'esercizio ancora da liquidare, comprese le partite da ammortizzare degli anni 1944 e successivi	» 8.052.952	11.027.725		2.974.773
	L. 40.440.195	38.462.177	7.027.821	5.049.803
A III. Conti Finanziari				
1. Denaro e valori in Cassa	L. 1.073.152	1.127.741		54.589
2. Crediti verso Banche	» 16.089.621	13.889.391	2.200.230	
3. Titoli di credito a reddito fisso	» 11.075	9.430	1.645	
4. Titoli di credito a reddito fisso vincolati (compresi i vincolati a sensi D.L. 24-10-1935 n. 1887)	» 184.574	169.191	15.383	
5. Partecipazioni	» 17.465.817	14.805.357	2.660.460	
	L. 34.824.239	30.001.110	4.877.718	54.589
A IV. Azionisti conto aumento Capitale	L. 1.716.377		1.716.377	
Totale attività	L. 223.204.406	181.783.418	46.525.380	5.104.392
	L.		41.420.988	
Conti d'ordine				
1. Cauzioni Amministratori	L. 2.800	2.800		
2. Avalli, impegni, garanzie	» 15.088.118	14.041.969	1.046.149	
3. Consorzio Sovvenzioni su Valori Industriali - cambiali in assistenza cessione crediti ..	»	525.574		525.574
4. Azioni sociali	» 105	105		
	L. 15.091.023	14.570.448	1.046.149	525.574
Totale	L. 238.295.429	196.353.866		

P A S S I V I T À		Bilancio 31-12-1951	Bilancio 31-12-1950	Differenze	
				in aumento	in diminuzione
P	I. Conti Sociali				
	1. Capitale sociale	L. 36.000.000	24.000.000	12.000.000	
	2. Riserva statutaria (legale)	» 801.124	622.544	178.580	
	L.	36.801.124	24.622.544	12.178.580	
P	II. Prestito obbligazionario 6%				
	1ª tranche scadenza 1º giugno 1974	L. 4.901.600	5.000.000		98.400
	2ª tranche scadenza 1º giugno 1974	» 4.901.600	5.000.000		98.400
	L.	9.803.200	10.000.000		196.800
P	III. Prestito obbligazionario 5%.....	L. 13.875	13.875		
P	IV. Prestiti Ricostruzione a lunga scadenza....	L. 30.954.166	24.155.902	6.798.264	
P	V. Fondo ammortamento capitale fisso				
	1. Fondo ammortamento ordinario	L. 27.477.281	19.598.294	7.878.987	
	2. Fondo speciale per rinnovamento im-	» 6.241.235	5.080.087	1.161.148	
	3. Eccessivi ammortamenti che hanno scon-	» 953.115	953.115		
	tato l'imposta	L. 34.671.631	25.631.496	9.040.135	
P	VI. Riserva in contropartita rivalutazione capi-				
	tale fisso				
	1. Riserva immobiliare	L. 130.885	130.885		
	2. Riserva capitale fisso che ha scontato	» 345.100	305.100	40.000	
	l'imposta	L. 475.985	435.985	40.000	
P	VII. Allineamento monetario in base a D. L. del				
	27-5-1946, n. 436 e 14-2-1948, n. 49				
	1. Allineamento del capitale fisso al 1945	L. 13.807.034	13.807.034		
	2. Allineamento delle partecipazioni al 1945	» 8.393.951	8.393.951		
	L.	22.200.985	22.200.985		
P	VIII. Fondo rischi e svalutazioni Filiali estere....	L. 30.696	30.696		
P	IX. Riserve accertate dall'Agenzia delle Imposte	L. 907.725	689.028	218.697	
P	X. Fondo indennità anzianità personale dipen-				
	dente	L. 12.865.322	10.615.826	2.249.496	
P	XI. Conti Commerciali				
	1. Debiti verso Fornitori	L. 35.540.503	25.207.649	10.332.854	
	2. Debiti verso Società collegate	» 3.328.458	2.785.976	542.482	
	3. Debiti per depositi cauzionali in denaro	» 83.398	44.239	39.159	
	4. Altri debiti e accertamenti delle passi-				
	vità e ratei passivi maturati a carico del-				
	l'esercizio e ancora da liquidare, e con-				
	trapartite varie	» 25.957.230	24.153.302	1.803.928	
	L.	64.909.589	52.191.166	12.718.423	
P	XII. Conti Finanziari				
	1. Debiti verso Banche.....	L. 4.551.065	7.195.524		2.644.459
P	XIII. Conti Economici				
	1. Eccedenza attiva residuo Eserc. preced.	L. 433.324	433.324		
	2. Eccedenza attiva residuo Esercizio 1950	» 287.052	3.567.067		3.280.015
	3. Eccedenza attiva Esercizio 1951	» 4.298.667		4.298.667	
	L.	5.019.043	4.000.391	4.298.667	3.280.015
	Totale come contro	L. 223.204.406	181.783.418	47.542.262	6.121.274
	L.			41.420.988	
	Conti d'Ordine				
	1. Depositanti cauzioni	L. 2.800	2.800		
	2. Avalli, impegni, garanzie	» 15.088.118	14.041.969	1.046.149	
	3. Cambiali per assistenza cessione crediti				
	al Consorzio Sovvenzioni su Valori Indu-				
	striali	»	525.574		525.574
	4. Utili esercizio 1914 impiegati nell'ac-				
	quisto di azioni sociali	» 105	105		
	L.	15.091.023	14.570.448	1.046.149	525.574
	Totale L.	238.295.429	196.353.866		

Finito di stampare il 7 aprile 1952
negli stabilimenti S.A.T.E.T. - Via Villar 1
Torino

