

LIA

Leonardo Innovation Archives

17° ESERCIZIO SOCIALE 1964-1965

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

# FINMECCANICA

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

ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 30 OTTOBRE 1965

## **Direttore Generale**

Fidenza dott. Ing. Eraldo

Vice Direttore Generale: Baldini dott. Ing. Riccardo

Vice Direttore Generale: Buschi dott. Ezio

Direttore Centrale: D'Agostini dott. Ing. Luigi

Direttore Centrale: Sacchi dott. Ing. Beppe

Direttore Centrale: Tosana dott. Italo

Coordiatore Centrale: Malotino rag. Vito

Coordiatore Centrale: Masi dott. Ing. Fausto

Vice Direttore Centrale: Longuoli dott. Ing. Umberto



Leonardo Innovation Archives

## **Consiglio di Amministrazione**

per il triennio 1° luglio 1992 - 30 giugno 1995

**Presidente**

**Amministratore Delegato:** Magri car. del lavoro dott. Salvatore

**Amministratori:**

Bazza prof. ing. Gino  
Casini car. del lavoro dott. ing. Piero  
Oberziner prof. ing. Manlio  
Pascico prof. avv. Giovanni  
Sassi prof. dott. Salvatore  
Medugno dott. Leopoldo  
(nom. per legge - G.L. del 28-2-1992)

**Comitato Esecutivo:** Magri - Medugno - Sassi

**Segretario:** Serangeli dott. Aldo

## **Collegio Sindacale**

per il triennio 1° luglio 1992 - 30 giugno 1995

**Presidente:** Leggeri rag. Vincenzo

**Sindaci effettivi:** Caropreso prof. Pasquale  
Cortesi dott. Gaetano

**Sindaci supplenti:** Menzinger dott. Mario  
Vigoris dott. Beniamino

**LIA**

Leonardo Innovation Archives

per grosse forniture a lungo termine, anche per la progressiva costante lievitazione dei costi che, per di più, minaccia ora di frenare anche le future esportazioni di beni di consumo, ottenute in questi ultimi tempi soltanto a prezzo di sacrifici sui ricavi, ridotti talvolta al limite dei costi.

#### c) SETTORE DELLE COSTRUZIONI FERROVIARIE

La situazione di questo settore, ove la Finmeccanica è presente con lo stabilimento di Pozzuoli dell'IMM Aerfer, le Officine Meccaniche Ferroviarie Platocesi e le Officine Meccaniche Calabresi (l'Avio svolge la sua attività esclusivamente nel campo delle riparazioni), non ha subito, nel 1964, sostanziali modificazioni rispetto a quelle illustrate nella precedente relazione. Le prospettive immediate permettono in complesso di configurare una sufficiente continuità di lavoro, in rapporto all'afflusso di ordinazioni da parte della Ferrovie dello Stato registrato nel 1964, mentre, a più lunga scadenza, si accentuano le preoccupazioni, in rapporto all'esaurimento, con gli impegni già assunti, dei fondi relativi alla prima fase dei programmi delle Ferrovie, decurtati per di più, in termini di lavoro corrispondente, dagli aumenti dei costi intervenuti dall'epoca (1962) in cui gli stanziamenti relativi erano stati effettuati.

Un certo contributo è stato nel frattempo recato da alcune rilevanti commesse per l'estero, frutto del notevole sforzo commerciale che le aziende del ramo hanno continuato a compiere, malgrado le grandi difficoltà conseguenti alla sempre ardua concorrenza internazionale.

#### d) SETTORE AERONAUTICO

Nella relazione dello scorso anno, sottolineando l'importante ruolo svolto dalle attività aeronautiche anche nell'ambito del Gruppo Finmeccanica (costruzione e revisione di cellule di aerei, da parte rispettivamente degli stabilimenti di Pomigliano e di Capodichino della IMM Aerfer, costruzione e revisione di motori, da parte dell'azienda di Pomigliano dell'Alfa Romeo, e produzioni di strumenti ed apparecchiature per la navigazione aerea e le attività spaziali, svolte dalla Selenia, dalla Fitecnica Salmicraghi e dalla Nuova San Giorgio), si erano manifestate notevoli preoccupazioni circa le prospettive di lavoro nel tempo, in rapporto al progressivo esaurimento dei programmi in corso, sia dell'Aeronautica Militare Italiana, sia su base internazionale integrata. Tali preoccupazioni, peraltro, si attenueranno con il concretarsi dei nuovi programmi di approvvigionamento di velivoli da parte dell'Aeronautica Militare Italiana; le importanti forniture in essi previste, anche se non potranno comunque evitare — per i necessari tempi tecnici — temporanei vuoti di lavoro, consentiranno successivamente una ripresa dell'attività



produttiva delle aziende operanti in questo settore d'avanguardia ad un ritmo soddisfacente.

Resta comunque il fatto che l'attività di costruzioni aeronautiche è attualmente condizionata, nel nostro Paese, dai programmi dell'Amministrazione Militare, caratterizzabili — come del resto tutti quelli per le Forze Armate — da discontinuità che determinano inevitabili riflessi negativi sulla regolarità delle lavorazioni. Inoltre, poiché, da un lato, i costi unitari dei velivoli militari crescono continuamente, in misura sensibile, in rapporto alla loro sempre maggiore efficienza e complessità e, dall'altro, gli stanziamenti relativi non possono evidentemente seguirne l'ascesa, i volumi di lavoro tendono a ridursi progressivamente: è un fenomeno chiaramente riscontrabile anche negli Stati Uniti.

La vitalità dell'industria aeronautica può essere quindi sempre meno assicurata dalle sole commesse militari: il problema di estendere l'attività al campo civile riveste, pertanto, una importanza pregiudiziale, al fine sia di compensare gli inevitabili vuoti di lavoro che periodicamente si verificano tra le varie forniture militari, sia di integrare continuamente la copertura — finora, come detto, insufficiente — della capacità produttiva delle aziende.

Presupposto ineliminabile per una valida politica aeronautica a più lungo termine è pur sempre, ovviamente, lo spirito d'iniziativa che le aziende del settore sapranno autonomamente esprimere, attraverso il potenziamento dei propri organi di studio e di progettazione.

Tuttavia, come fatto presente in altre occasioni, l'entità dello sforzo finanziario richiesto esclude la possibilità che le industrie del ramo siano in grado di affrontare, da sole, le spese ed i rischi elevati che gli odierni programmi aeronautici comportano.

Il necessario sviluppo della loro attività potrà, quindi, essere garantito soltanto da un adeguato sostegno da parte degli organi dello Stato, che consenta anche alle nostre aziende il proficuo inserimento in quegli accordi di collaborazione sul piano integrato internazionale, che costituiscono ormai condizione essenziale per impostare programmi e svolgere produzioni che risultano economicamente inattuabili nei più ristretti ambiti nazionali (basti ricordare l'esempio del « Concorde »).

Si tratta di problemi che da tempo sono oggetto della massima attenzione da parte di tutti i paesi: le tecniche di avanguardia che caratterizzano l'industria aeronautica costituiscono, infatti, un fattore propulsivo di estremo rilievo anche per molte altre attività produttive. In questo senso, poiché non è pensabile che esse restino appannaggio soltanto dei « grandi » (Stati Uniti, Unione Sovietica e, in parte, Inghilterra e Francia), si conferma la necessità che gli altri paesi, nessuno dei quali dispone di una forza economica comparabile con quella dei colossi, si riuniscano in forme di collaborazione integrata, pena la loro retrocessione ad un ruolo di retroguardia difficilmente superabile.

Un discorso analogo vale, ovviamente, per i programmi spaziali, che vanno parimenti accendendo una posizione

LIA

SIEMA - Industrie Elettroniche Aspi-  
aziende: Torre del radar di controllo  
il traffico aereo nell'aeroporto di  
Gemma (Stoccolma). Radars della  
stessa tipo sono stati ordinati da  
India, Norvegia e Rhodesia.

preminente nello sviluppo scientifico e tecnologico dei paesi  
più progrediti. Come è detto nell'allegato « Dati e notizie sul-  
l'andamento delle aziende collegate » il Gruppo Finmeccanica,  
tramite l'INAM Agenzia di Formigliano d'Arco e la Selenia, nonché  
altre aziende del Gruppo (OTO Melara, Nuova San Giorgio,  
Filtecnica Salmoraghi), partecipa già attivamente al pro-  
gramma europeo ELDO e si è altresì recentemente inserito in  
quello ESRO.

In conclusione, quindi, appare sommamente auspicabile  
l'impostazione di una concreta politica aerospaziale nazionale:  
la programmazione economica ci sembra la sede naturale per  
una coordinata e razionale soluzione di questi problemi d'im-  
portanza vitale ed al riguardo è pertanto spiacevole constatare  
che nel progetto di programma economico nazionale siano  
state dedicate a questo argomento poche righe soltanto.

#### e) SETTORE ELETTRONICO

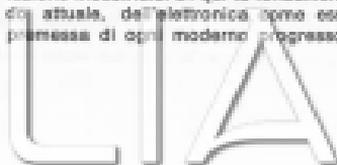
Operano in questo settore, sul piano produttivo, la Selenia  
(con la sua controllata Vitroselenia) e gli specifici reparti della  
Nuova San Giorgio e della Filtecnica Salmoraghi; inoltre,  
con particolare riferimento alla missilistica, la società di studi  
e progettazione SISPRE e la SIGME i cui compiti sono di natura  
tecnico-commerciale.

La frammentarietà e la scarsità della documentazione di-  
sponibile nel nostro Paese, e, soprattutto, la natura stessa di  
questa tecnica, che si inserisce e si articola in molteplici rami  
dell'industria, fra essi anche molto diversificati, non consentono,  
all'atto pratico, di dare una visione unitaria del settore e dei  
suoi problemi.

Nel vasto campo dell'elettronica l'interesse delle aziende del  
nostro Gruppo che vi operano è esclusivamente dedicato al  
ramo « professionale », con esclusione, cioè, della costruzione  
di « componenti » e di apparati per impieghi domestici.

Con questa delimitazione si può osservare, in linea gene-  
rale, che alle aziende del ramo si pongono due fondamentali  
problemi, fra loro connessi: quello degli altissimi costi da  
sostenere per studi ed esperienze, indispensabili per mante-  
nere una valida presenza in un settore in continuo divenire e  
quello, conseguente, del reperimento di adeguati sbocchi che  
permettano il tempestivo assorbimento dei costi stessi, tenuto  
conto della rapida obsolescenza tecnica dei prodotti.

Altra considerazione fondamentale deriva dalla constata-  
zione che l'elettronica, quale tipico settore di avanguardia,  
trova un suo sbocco essenziale, in rapporto alle specifiche  
esigenze che la contraddistinguono, nel settore militare, che in  
effetti, nei grandi paesi industriali, ne sostiene e determina gli  
sviluppi. Questi si estendono successivamente al campo civile,  
attraverso applicazioni economiche determinanti ai fini dell'evol-  
uzione industriale. Di qui la fondamentale importanza, nel mon-  
do attuale, dell'elettronica come essenziale e indispensabile  
premesse di ogni moderno progresso dell'industria.



In tali condizioni e di fronte alle limitate possibilità offerte dai bilanci delle Forze Armate Italiane, merite, da un lato, spetta alle aziende (ed esse lo stanno facendo) di perseguire con ogni impegno i possibili sviluppi sul piano industriale e di reperire sbocchi all'estero in competizione con la fortissima concorrenza internazionale, dall'altro è indispensabile che esse possano trovare in adeguate provvidenze per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica pura e applicata (assegnazione di contratti di ricerca, agevolazioni ed incentivi particolari), di cui si parla anche in sede di programmazione nazionale. L'indispensabile supporto per l'espansione della loro attività. Appare altresì necessario che possano fruire di adeguato sostegno statale per un valido inserimento anche dell'industria elettronica italiana in quei programmi internazionali di attività spaziali e di sviluppo delle telecomunicazioni a mezzo satelliti di cui si è accennato al precedente capitolo dedicato al settore aeronautico.

In definitiva, quindi, le conclusioni che possono trarsi per l'elettronica sono analoghe a quelle relative all'industria aeronautica.

Il futuro di questo settore di avanguardia nel mondo si presenta ricco di promettenti prospettive, pur se i progressi eccezionalmente rapidi che ne caratterizzano l'evoluzione rendono indispensabile, oltreché il massimo impegno, anche la massima oculatezza per evitare facili e pericolosi entusiasmi. La possibilità che queste prospettive si realizzino nel nostro Paese resta comunque in buona parte legata a una realistica considerazione, nell'impostazione e nella condotta della politica economica italiana, dei problemi e dell'importanza dell'elettronica, anche come dinamico elemento di sostegno e propulsione delle attività industriali.

## Problemi generali e principali linee di azione della Finmeccanica

Sostanzialmente invariata è rimasta nel periodo in esame, la struttura del Gruppo, pur se nel corso dell'esercizio sono intervenute alcune modificazioni.

In particolare una partecipazione del 25% è stata acquistata nel 1964 dalla Finmeccanica nel capitale (L. 100) della Società Generale Impianti, cui partecipano anche l'IMI e la FIAT ed altri gruppi industriali, e la cui attività è volta a promuovere e coordinare l'acquisizione di forniture complesse e più specificamente di impianti completi.

Nello scorso giugno, gli Stabilimenti Meccanici Triestini — di cui, come noto, sono soci paritetici Finmeccanica e Sna Vicoso — hanno rilevato il 60% del pacchetto azionario della



Teflus, una società di progettazione e costruzione di macchine operatrici per lavori edili e stradali.

Nello stesso giugno, la partecipazione della Finmeccanica nel Centro Sperimentale Metallurgico è stata ridotta dal 10% al 5%, con cessione alla Finisider della corrispondente quota.

In rapporto alla ormai avvenuta separazione, a seguito degli accordi a suo tempo intervenuti con la Renault, della rete commerciale Alfa Romeo da quella della Società Sviluppo Automobilistico Meridionale, la partecipazione Alfa nella stessa SAM è diminuita, in perfetta intesa con il socio di maggioranza, dal precedente 10% all'attuale 2,5%, non essendo stato esercitato il diritto di opzione sull'aumento di capitale dello scorso ottobre.

Sempre nel giugno del corrente anno, è stato costituito — su iniziativa della FIAT e della Finmeccanica (che vi partecipano ognuna nella misura del 20%), nonché di altri importanti gruppi industriali — il Consorzio Industrie Associate; trattato di un organismo destinato a rappresentare unitariamente l'industria aerospaziale italiana nei confronti dell'ELDO (European Launching Development Organization), l'apposito ente europeo che cura lo sviluppo nel campo dei veicoli spaziali.

Nello stesso mese la Selenia ha poi rilevato la quota già detenuta nella misura del 40% dalla Vitro Corporation of America nella Vitroselenia, venendo così a possedere, dopo tale operazione, l'intero capitale sociale della Vitroselenia stessa.

Va infine segnalata la recente decisione di trasferire il pacchetto azionario della Termomeccanica Italiana dall'Ansaldo San Giorgio alla OTG Melara: completati infatti gli spostamenti di attività che, a fini di specializzazione, avevano a suo tempo suggerito il ricollegamento con la società genovese, motivi di pratica funzionalità connessi anche ai vantaggi derivanti dalla vicinanza topografica hanno determinato la decisione stessa.

È apparsa il caso di rilevare che le perduranti difficoltà della situazione economica generale hanno ancora accresciuto il numero e la complessità dei problemi di un gruppo come quello Finmeccanica, cui fanno attualmente capo 35 aziende industriali, commerciali e di studio, con 36 stabilimenti di produzione (oltre a 51 altre partecipazioni in società diverse) con 38.400 addetti, operanti in quasi tutti i principali rami della meccanica.

Ne è conseguita una ulteriore intensificazione dell'impegno della Finanziaria nell'assolvimento dei compiti che essa svolge istituzionalmente a favore delle aziende collegate.

Come di consueto, accenneremo qui di seguito ai principali aspetti dell'azione della Finmeccanica nel periodo in considerazione, rinviando peraltro agli specifici capitoli dedicati ai problemi del lavoro ed alla illustrazione del bilancio, per la trattazione di quanto concerne le politiche del personale e l'attività finanziaria.

LIA

Leonardo Innovation Archives

**FATTURATO E ORDINI ASSUNTI DALLE AZIENDE DEL GRUPPO FINMECCANICA  
PER SETTORI MERCEOLOGICI NEGLI ANNI 1963-1964 e 1° SEMESTRE 1964 e 1965**

(valori in L. milioni)

PRODUZIONE	FATTURATO				ORDINI ASSUNTI			
	1963	1964	1964 I sem.	1965 I sem.	1963	1964	1964 I sem.	1965 I sem.
<b>ITALIA</b>								
automobilistiche	85.104	82.138	45.729	58.457	89.348	77.685	49.267	48.410
aeronautiche	11.433	17.708	7.676	5.593	11.374	14.034	5.128	5.778
elettromeccaniche	20.465	20.579	10.670	7.761	21.777	14.588	8.848	8.088
elettroniche	3.234	7.712	3.264	3.712	7.632	4.747	2.128	15.209
ferroviarie	7.821	10.748	4.881	5.921	14.848	27.726	10.847	888
macchine tessili e del vestiario	8.858	3.734	3.176	958	4.877	2.281	1.526	1.240
altre macchine e impianti ind.li	10.411	7.682	4.087	3.289	7.348	5.142	2.667	3.488
altre	40.437	49.223	21.022	21.490	44.058	77.206	38.071	15.782
<b>TOTALE</b>	<b>183.884</b>	<b>188.481</b>	<b>96.815</b>	<b>97.879</b>	<b>200.848</b>	<b>223.898</b>	<b>116.280</b>	<b>98.470</b>
<b>ESTERO</b>								
automobilistiche	23.052	29.088	13.082	15.878	23.105	22.971	12.182	15.688
aeronautiche	3.974	2.088	1.810	791	2.344	1.758	426	— 266
elettromeccaniche	5.047	6.621	3.979	1.812	3.476	3.768	1.368	3.222
elettroniche	11.113	12.829	6.174	6.882	13.123	16.101	8.888	8.182
ferroviarie	4.428	5.212	1.888	2.578	3.971	2.741	1.070	2.742
macchine tessili e del vestiario	128	328	376	432	480	1.882	276	384
altre macchine e impianti ind.li	4.488	3.122	1.224	1.488	2.282	4.628	3.621	2.45
altre	3.241	5.921	1.922	2.222	4.241	5.664	2.976	3.688
<b>TOTALE</b>	<b>57.325</b>	<b>62.567</b>	<b>36.264</b>	<b>32.891</b>	<b>62.457</b>	<b>62.228</b>	<b>37.448</b>	<b>38.428</b>
<b>COMPLESSIVO</b>								
automobilistiche	108.156	109.227	58.812	65.335	112.453	101.656	58.227	63.818
aeronautiche	15.407	19.896	9.486	6.384	14.018	15.792	5.554	5.512
elettromeccaniche	25.512	27.204	14.649	9.573	25.247	18.346	8.217	7.918
elettroniche	15.847	19.951	9.428	8.794	20.735	20.648	12.711	23.482
ferroviarie	12.080	15.960	6.227	8.499	17.819	20.488	17.717	3.222
macchine tessili e del vestiario	8.046	4.275	3.492	1.288	5.357	3.873	1.723	1.834
altre macchine e impianti ind.li	14.880	12.182	5.421	4.887	9.632	8.772	6.378	4.422
altre	45.976	55.274	23.404	24.212	48.288	80.050	41.047	19.421
<b>TOTALE</b>	<b>245.719</b>	<b>269.086</b>	<b>128.979</b>	<b>130.279</b>	<b>253.186</b>	<b>263.826</b>	<b>147.825</b>	<b>128.828</b>

NOTA: Le variazioni rispetto al 1963 sono dovute principalmente alla variazione della produzione, mentre sono dovute ad una migliore definizione dei criteri di classificazione tra settori.



Per quanto riguarda il ramo automobilistico, nei primi mesi dell'anno esso è stato colpito dalla drastica caduta della domanda interna di cui si è diffusamente detto in precedenza. Nel quadro delle andate generali appare quindi tanto più apprezzabile lo sforzo compiuto dall'Alfa Romeo che ha incrementato nel 1964 le sue vendite di circa il 9%, sviluppando parallelamente — in misura pressoché analoga — anche le esportazioni. Tanto più significativo appare questo risultato se si considera che esso è stato ottenuto nelle classi di cilindrata da 1300 cc in su, che sono quelle nelle quali sul piano nazionale si è registrata la maggior flessione. Per un esame dettagliato della situazione Alfa Romeo si rinvia comunque a quanto esposto nell'allegato « Dati e notizie sull'andamento delle aziende collegate ».

Negli altri settori produttivi del Gruppo si rileva che — conformemente a quanto avvenuto sul piano nazionale — nel comparto elettromeccanico si è avuta una grave flessione delle ordinazioni (oltre 7 miliardi), i cui effetti negativi sull'attività lavorativa sono stati contenuti (il fatturato risulta ancora, sia per lievitante, incrementato) a spese del precedente carico di lavoro, che si è andato conseguentemente via via deteriorando.

La crisi che ha colpito il settore dei beni strumentali si è ripercossa pesantemente anche sul comparto del macchinario industriale Finmeccanica nel suo insieme: il fatturato sconta la forte flessione degli ordini (28%) registrata l'anno precedente, che si è ulteriormente accentuata nel 1964, nonostante la positiva incidenza dell'importante ordinazione, del valore di oltre 3 miliardi, acquisita nella primavera del 1964 dalla MECFOND per due linee di zincatura ed alluminio per la Cecoslovacchia, nonché di quella relativa a un impianto di filatura cotone per l'Indonesia assunta alla fine dell'anno dalla Nuova San Giorgio.

I dati relativi ai restanti rami di attività evidenziano ancora una certa espansione, in campo aeronautico il fatturato si è sensibilmente sviluppato, ma a tale sviluppo non ha fatto riscontro una adeguata acquisizione di nuovo lavoro per costruzioni; l'incremento evidenziato dai dati è infatti da collegare da un lato al settore revisioni e dall'altro al perfezionamento formale di alcuni ordini, di fatto già acquisiti da tempo, relativi alla produzione dell'F 104 G, alla quale si riteriscono anche le nuove effettive assunzioni di lavoro relative a parti di ricambio dello stesso aereo.

È continuato lo sviluppo di attività anche nel settore elettronico, dove gli ordini, grazie all'elevato grado di specializzazione raggiunto dalle nostre aziende, si sono mantenuti su livelli del tutto soddisfacenti.

Quanto alle lavorazioni ferroviarie, le consistenti ordinazioni assunte dalle Ferrovie dello Stato nel quadro del programma di ammodernamento da esse deciso, hanno permesso di registrare un sensibile aumento sia nel fatturato (30% circa) sia negli ordini (73%).

Infine, gli incrementi di ordini e di fatturato complessivamente registrati per l'insieme di tutte le altre produzioni non

# ALFA

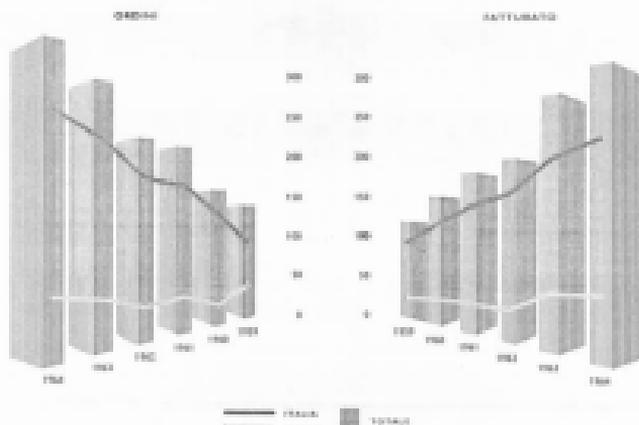
Leonardo Innovation Archives

specificamente considerate sono da porre essenzialmente in relazione alla importante commessa acquisita dalla OTO Melara nel campo dei veicoli cingolati M-112.

Nel primo semestre del corrente anno le nuove ordinazioni assunte dalle aziende del Gruppo Finmeccanica sono state pari a circa 130 miliardi di lire, a fronte dei 148 del corrispondente periodo del 1964, con una flessione quindi del 12% circa; nel raffronto va comunque tenuto conto che i dati relativi al 1964 erano sensibilmente influenzati da particolari commesse, di cospicua entità, assente in quel periodo da alcune aziende (OTO

#### ANDAMENTO COMMERCIALE DEL GRUPPO

miliardi di lire



Melara e aziende ferroviarie, specialmente O.Me.Ca.); d'altro canto i dati 1965 non comprendono ancora alcuni ordini di rilievo, già praticamente acquisiti ma non ancora rilevati statisticamente, in attesa della regolarizzazione formale degli stessi.

Dall'esame dei dati settoriali, relativi sempre agli ordini assunti, si rileva che — eccezion fatta per il settore automobilistico, il quale, come si è detto, ha mostrato segni di ripresa — l'andamento nel semestre dei diversi comparti produttivi rispecchia sostanzialmente la situazione del 1964, con una accentuazione peggiorativa della recessione in atto in alcuni dei comparti stessi.

Per quanto riguarda l'Auto Romeo i dati del semestre set-

tono in evidenza come le vendite di autovetture abbiano registrato un sensibile incremento, parzialmente superiore a quello dell'industria nazionale nel suo insieme.

Un'ulteriore flessione si è avuta in campo elettromeccanico, rispetto ai già scarsi ordini acquistati nel primo semestre 1964, quando essi risultarono sensibilmente al di sotto dei livelli riscontrati nel 1963.

Il perdurare della crisi del mercato rende davvero preoccupante la situazione di questo settore, che pure aveva mantenuto presso di noi negli anni recenti un andamento complessivamente migliore di quello dell'industria nazionale nel suo insieme; preoccupazione legata soprattutto al progressivo esaurimento del carico di lavoro, da un lato e, dall'altro, ai lunghi tempi tecnici necessari per l'avvio delle lavorazioni.

Quanto alle produzioni ferroviarie, il confronto dei dati (si è passati da Lmrd 17,7 del primo semestre del 1964 a Lmrd 3,6 del 1965) è acutamente significativo; in quel periodo del 1964 si ebbe infatti la maggior concentrazione degli ordini relativi alla prima quota del programma decennale delle FS, i fondi relativi alla quale sono ormai esauriti; il carico di lavoro di cui dispongono le aziende Finmeccanica è comunque ancora a livelli sufficienti, pur con le riserve per il futuro meno immediate che sono state formulate trattando della situazione del settore in generale.

Quanto al macchinario, l'ulteriore contrazione dei nuovi ordini, rispetto ai livelli 1964 già del tutto insufficienti, rispecchia le sempre più gravi difficoltà in cui si dibatte l'intero settore nazionale.

È rimasto invece sostenuto l'andamento del settore elettronico, dove la sola Selenia è passata dai circa 9 miliardi del 1964 ad oltre 22,5 nel 1965, grazie soprattutto ad una importante fornitura di apparecchiature militari, acquisita allo scadere del semestre.

Stazionaria, per il momento, la situazione in campo aeronautico, ove persiste sì è in attesa del perfezionamento delle commesse relative ai nuovi programmi dell'Aeronautica Militare.

Il complesso degli altri settori produttivi fa registrare una diminuzione degli ordini, da 41 a 19,5 miliardi, anch'essa poco significativa, in quanto corrisponde grosso modo a quella che si registra storicamente per la OTO Melara, per la quale la cifra del 1964 (20,7 miliardi) comprendeva una notevole quota della citata commessa M-113.

Il fatturato del Gruppo, i cui dati settoriali — specie in un periodo relativamente limitato nel tempo — sono, ovviamente, meno significativi di quelli relativi agli ordini assunti (eccezione fatta per le aziende che producono per magazzino, ove persiste vi è una pratica coincidenza fra i due dati), è rimasto (Lmrd 120,4) sugli stessi livelli raggiunti nel corrispondente periodo dell'anno precedente. Tale stazionarietà si presenta come saldo tra un incremento per l'Alfa Romeo (circa 9 miliardi) di cui si è già detto a proposito degli ordini, uno sviluppo altrettanto significativo per l'OTO Melara (oltre 3 miliardi) e una parallela, seria flessione nei settori produttori di beni strumentali.

In campo elettronico, la Selenia mantiene le sue valide posizioni con l'acquisizione, anche nei primi mesi del 1985, di un elevato volume di lavoro.

Un certo incremento si registra anche per l'Ansaldo San Giorgio, in relazione a forniture diverse soprattutto di trasformatori, motori e turbine; e ciò nonostante che i dati non rivelino ancora l'acquisizione di una importante commessa di locomotori destinati alla Jugoslavia, dei quali le Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi costruiranno la parte meccanica. Per quest'ultima società va inoltre segnalata la notevole commessa relativa alla fornitura all'Egitto di 1.000 carri tramoggia per trasporto grano il cui perfezionamento non figura ancora nei dati statistici esposti.

Ordinazioni di un certo rilievo sono state acquisite anche dalla DET (motori destinati all'oleodotto Trieste-Ingoistadt), dalla SAFOSI (telai per Marocco, Argentina, Grecia e Nicaragua, telai e meccanica varia per la Jugoslavia e la Svizzera) e dalla Termomeccanica (impianto di refrigerazione per il mattatoio di Siviglia). Sempre per quest'ultima società meritano inoltre citazione altre commesse, anch'esse acquisite a periodo scaduto, relative alla fornitura di alcuni impianti di refrigerazione per navi jugoslave, nonché a pompe e compressori per gas destinati ad un impianto di fertilizzanti indonesiano.

In campo tessile va infine citata la commessa assunta dalla Nuova San Giorgio, sempre dopo la scadenza del periodo in esame, per la fornitura — insieme ad altre società nazionali — di un impianto completo di filatura lana destinato all'Unione Sovietica.

## Problemi del lavoro

### a) ANDAMENTO DELL'OCCUPAZIONE

L'occupazione complessiva del Gruppo Finmeccanica, a fine 1984, era di 38.871 unità, con una diminuzione di 931 (2,3%) sulla consistenza alla stessa data dell'anno precedente.

La riduzione risulta come saldo tra la maggiore flessione registrata complessivamente nelle preesistenti aziende e l'incremento conseguente all'immissione di personale (circa 500 unità) nelle nuove iniziative in via di sviluppo.

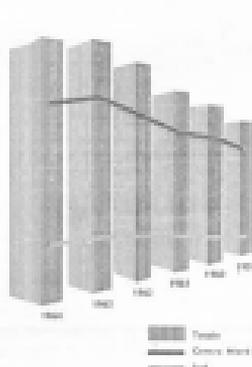
Nonostante la sensibile contrazione registrata dall'Alfa Romeo (circa 1.000 unità fra Milano e Pomigliano, pari al 7,4%) il raggruppamento automobilistico conserva la sua alta incidenza sul totale di Gruppo (38,5%). Seguono quello elettromeccanico con il 17,8% (la flessione registrata nelle aziende del



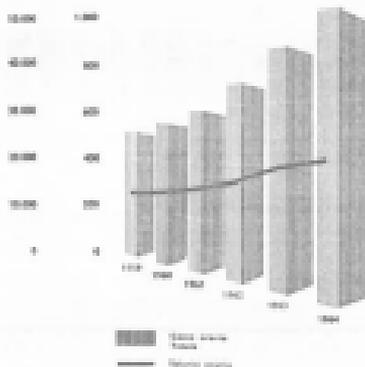
raggruppamento stesso è stata di circa il 4%), le aziende a prevalente attività ferroviaria, col 9,7%, quelle produttrici di macchinario, con 18,9%, le elettroniche, con il 5,1% (la Selenia ha registrato un sensibile incremento: circa 170 unità, pari al 10%).

Questa ripartizione è fatta ovviamente su base aziendale, una ripartizione merceologica del personale risultando praticamente impossibile; conseguentemente i dati soprariportati non mettono in evidenza l'apporto, in termini di occupazione, delle attività aeronautiche che ci sembra interessante rilevare dato il continuo sviluppo e la crescente importanza che esse stanno via via assumendo nell'ambito del Gruppo. Tali attività vengono infatti svolte presso diverse aziende (IRAM Aerfer, Alfa Romeo

ANDAMENTO DELL'OCCUPAZIONE DEL GRUPPO  
(dati in migliaia)



VALORI E COSTO MEDIO ORARIO  
NELLE AZIENDE DEL GRUPPO  
(in lire)



di Pomigliano, Salmolinaghi e Selenia) che operano anche in altri campi. Una valutazione complessiva all'epoca effettuata, ci consente comunque di indicare in circa 3.000 gli addetti alle attività aeronautiche del Gruppo, con una incidenza quindi sul totale di oltre il 5%; ed è interessante rilevare che la corrispondente incidenza in termini di fatturato è stata del 7,6% nel 1984.

In rapporto alle mutate necessità aziendali a seguito delle difficoltà congiunturali le riduzioni sarebbero dovute essere ben maggiori: in considerazione delle esigenze di carattere sociale, ci si è infatti preoccupati di adottare tutti gli accorgimenti possibili per evitare licenziamenti. Il ridimensionamento degli organici è stato ottenuto praticamente attraverso la non sostituzione di personale dimesso per esodo naturale.



La tendenza alla flessione è proseguita, quasi con lo stesso ritmo, nel primo semestre del 1985; il personale è diminuito infatti di altre 447 unità (1,1%).

L'indice di mobilità totale (assunzioni e cessazioni sulla media delle forze mensili) è sceso da 29,7% nel 1983 a 14,9% lo scorso anno, per la riduzione di entrambi i termini componenti. Nel primo semestre del 1985 la mobilità è ulteriormente diminuita verso un valore del 10% circa della forza media.

L'esame delle relative componenti dimostra che, a fronte di un minor esodo di forze di lavoro (9% sulla forza media) le assunzioni si sono ridotte di più di un terzo.

#### OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE DEL GRUPPO

numero dipendenti

	1/1/1985	31/12/85
Raggruppamento automobilistico	19.245	14.255
Raggruppamento elettromeccanico	7.021	6.800
Aziende a prevalente attività terziaria	3.524	3.770
Aziende elettroniche	1.819	1.883
Aziende produttrici macchinario	5.521	3.405
Aziende operanti in altri settori	8.348	8.370
Pensionistica	170	170
<b>Totale</b>	<b>55.862</b>	<b>58.671</b>

#### b) PROGRAMMAZIONE, ADDESTRAMENTO E FORMAZIONE DEL PERSONALE

Le difficoltà congiunturali, con le conseguenze che esse hanno determinato anche sul piano occupazionale, non hanno fatto perdere di vista l'importanza delle attività volte alla formazione del personale; queste, anzi, nell'attuale situazione acquistano un particolare rilievo per le maggiori esigenze di riqualificazione e riconversione di manodopera, per le necessità di miglioramento dei rendimenti, oltre che per la preparazione delle nuove leve destinate al normale ricambio e per l'adeguamento dei quadri al continuo progresso dei metodi e dei mezzi di lavoro.

Le società collegate hanno intensificato la loro azione in questo campo, attraverso il potenziamento delle scuole aziendali interne e la partecipazione alle iniziative promosse da enti specializzati, mentre sul piano di Gruppo ci si è avvalsi della collaborazione dell'IFAP, l'apposita Società creata nell'ambito dell'IRI per la formazione del personale a tutti i livelli.

Anche l'attività di formazione dei quadri direttivi e tecnici è stata intensificata, in relazione alla maggiore complessità delle funzioni di direzione aziendale che deriva dall'adozione di nuove strutture organizzative, dal decentramento delle attività direttive e dallo sviluppo di nuovi metodi e strumenti di direzione.



## PARTECIPAZIONI

Allegato C

SOCIETA'	Azioni possedute n°	Partecipazione del capitale %	Valore nominale azionaria Lire	Valore di bilancio azionaria Lire	Importo a bilancio Lire
Alfa Romeo	20.499.000	51,—	1.000	1.000,—	20.499.000.000
Ansaldo San Giorgio	4.599.000	51,—	1.000	1.000,—	4.599.000.000
CAMM in liquidazione	30.000	29,—	500	375,—	11.250.000
Centro Sperimentale Metallurgico	2.500	5,—	10.000	10.000,—	25.000.000
COGIS (quote)	100.000	16,66	1.000	1.110,—	111.000.000
Consorzio Industrie Associate - CIA (vers. 3/10)	14.000	29,—	1.000	1.000,—	14.000.000
Delta	1.530.000	51,—	1.000	1.000,—	1.530.000.000
FAG Italiana	1.274.000	49,—	1.000	1.292,46	1.633.038.100
Fabbrica Macchine Industriali	600.000	100,—	1.000	895,38	759.101.010
Fonderie San Giorgio Pra	510.000	51,—	1.000	1.000,—	510.000.000
Generale Impianti	250	25,—	10.000	10.000,—	2.500.000
Generale Impianti (vers. 3/10)	2.250	25,—	10.000	10.000,—	22.500.000
Iagraria	4	3,33	5.000.000	5.000.000,—	20.000.000
IFAP	9.000	18,—	10.000	10.000,—	90.000.000
IFAP (vers. 3/10)	27.000	18,—	10.000	10.000,—	270.000.000
IMAM Aerler	3.825.000	51,—	1.000	1.000,—	3.825.000.000
Italoconsult	1.250	6,33	100.000	100.000,—	125.000.000
Mecfond	127.500	51,—	5.000	3.985,08	508.200.000
Merisinter	400.000	49,02	250	- 216,—	129.600.000
Merisinter (vers. 3/10)	200.000	49,02	250		
M.M.I.Ge.PI.	8.000.000	100,—	250	250,—	2.000.000.000
Nuova San Giorgio	1.785.000	51,—	1.000	942,14	1.681.725.000
O.Me.Ca.	500.000	50,—	1.000	1.000,—	500.000.000
OTO Milano	1.530.000	51,—	1.000	1.000,—	1.530.000.000
SAFOG	1.020.000	51,—	1.000	994,50	992.600.000
SCIPLIC (quote)	500	20,—	MF 100	12.891,50	6.345.750
Selenia	2.025.000	45,—	1.000	991,26	2.007.500.000
SETEL (quote)	8.000	18,18	MF 50	6.383,75	50.910.000
SIGNE	20.000	33,33	5.000	6.025,—	120.500.000
SIMEA	50.000	0,83	1.000	1.000,—	50.000.000
SISPRE (quote)	50.000	33,33	20	20,—	1.000.000
Stab. Meccanici Triestini	500.000	50,—	1.000	895,60	448.400.000
Stab. Sant'Eustachio	391.680	51,—	5.250	5.050,30	1.970.100.000

45.024.069.860

94

**LI A**

Con la presenza di n. 49.983.955 su n. 50.000.000 azioni  
costituenti l'intero capitale sociale,  
l'Assemblea ha deliberato all'unanimità:

di approvare la Relazione del Consiglio di Amministrazione, il Bilancio e il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1965, con la perdita di Lire 211.176.052;

di sanare, accogliendo la proposta del Consiglio di Amministrazione, la perdita di esercizio di L. 211.176.052 sino a concorrenza di L. 194.124.796 mediante assorbimento di pari importo di utili riportati dagli esercizi precedenti, rinviando a nuovo il residuo importo di Lire 27.051.256;

di nominare membro del Consiglio di Amministrazione, a completamento dello stesso, il Dr. Leopoldo Madugno, già cooptato con delibera del Consiglio del 26-2-1965.

Per quel che concerne le lavorazioni aeronautiche, è andata expandendosi nel periodo in esame, con promettenti prospettive di ulteriore sviluppo, l'attività concernente le revisioni dei motori, sia per la compagnia aerea nazionale, sia per l'Aeronautica Militare. Nel settore costruzioni, le lavorazioni relative si riferiscono tuttora essenzialmente alla nota commessa, ormai in via di completamento, di componenti del reattore J 79 per l'F 104 G, integrata nel corso del 1964 da nuovi ordini di parti di ricambio per conto delle aeronautiche tedesca e italiana.

Il positivo andamento del settore aeronautico si è tradotto, nel 1964, in una ulteriore espansione dell'attività produttiva e commerciale: il fatturato specifico è aumentato di quasi il 50%, mentre gli ordini assunti hanno superato del 90% il livello dell'anno precedente. Nel primo semestre del 1965 altre acquisizioni di parti di ricambio si sono aggiunte per l'Italia, la Germania e l'Olanda.

L'anzidetto soddisfacente volume di lavoro e le concrete prospettive che si aprono per l'Azienda in rapporto ai nuovi programmi dell'Aeronautica Militare consentono pertanto di guardare al futuro più prossimo con sufficiente tranquillità.

Nel quadro degli anzidetti nuovi programmi va sottolineando che la quota di lavoro da svolgere in Italia per gli F 104 in versione migliorata risulterà maggiore che in passato: in particolare, il motore J 79 - J 1 F verrà interamente costruito in Italia e sono in corso contatti per la nuova ripartizione di tale produzione.

Quanto poi ai prototipi del G 91 Y, essi monteranno i motori General Electric J 85, per la costruzione dei quali l'Alfa sarà la capocommessa. Essa ha già ricevuto lettera di intenti dal Ministero Difesa Aeronautica per una prima fornitura; i relativi lavori di preparazione sono già stati avviati e le consegne dei primi motori dovrebbero avere inizio nei primi mesi del 1967.

In complesso, lo scorso anno il fatturato totale Alfa Romeo ha potuto superare, sia per lievemente, quello del 1963, raggiungendo i 113 miliardi, di cui poco più di 24 si riferiscono all'esportazione, incrementatasi del 16%.

Per quel che concerne l'occupazione, di fronte alle difficoltà intervenute si è ritenuto di non dover procedere, se non nei limiti dello stretto indispensabile, alla sostituzione degli elementi dimessi: a fine anno il personale complessivo era diminuito a 13.400 unità. Inoltre, al fine di evitare licenziamenti, si è dovuto procedere a riduzioni di orario, sia a Milano, sia a Pomigliano.

La realtà della situazione e la conseguente contrazione dei programmi produttivi hanno avuto riflessi anche sull'andamento economico: l'utilizzo degli impianti a livelli inferiori a quelli ottimali ha infatti accentuato la già elevata e crescente incidenza dei costi fissi.

Il quadro della situazione Alfa Romeo — alla luce soprattutto dei risultati ottenuti nel primo semestre del 1965 nel settore automobilistico — appare peraltro migliorato rispetto a quanto si poteva ragionevolmente configurare solo pochi mesi fa, tanto più che le cifre, indicative del favorevole atteggiamento

ALFA ROMEO: La Giulia Super, creata per soddisfare le esigenze di turismo veloce, sta incontrando un vivo successo, dovuto anche alle sue eccezionali caratteristiche di riassetto di elasticità e di sicurezza di marcia.

## **IMAM Aerfer - Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali - Napoli**

Stabilimenti: Napoli-Capodichino, Pomigliano d'Arco (Napoli)  
Pozzuoli (Napoli)

### **a) Divisione Aviazione**

A Pomigliano l'attività è stata ancora imperniata, nel periodo in esame, essenzialmente sulle lavorazioni relative al programma di produzione integrata europea dell'aviogetto F 104 G ed alla fornitura alla oapocommissa FIAT di componenti del G 91 — nelle versioni T ed R — destinati all'Aeronautica Militare; le relative commesse, integrate nel periodo in considerazione solo da ordinazioni di ricambi e di alcune altre serie di segmenti per i G 91, sono peraltro in via di completamento. Tuttavia, le prospettive per il prossimo futuro sono destinate a migliorare, in relazione ai nuovi programmi dell'Aeronautica Militare, di cui si è accennato nella Relazione del Consiglio di Amministrazione: ci riferiamo, in particolare, alla nuova commessa di aviogetti F 104, in versione migliorata, per i quali, dato che la produzione sarà eseguita prevalentemente in Italia (i precedenti erano — come noto — costruiti su base integrata europea), è prevista una nuova, più favorevole ripartizione del lavoro tra le diverse aziende italiane partecipanti; inoltre, alla realizzazione, in collaborazione con le altre industrie nazionali, dei prototipi del G 91 A.

Si stanno altresì sviluppando gli studi — ai quali l'Azienda partecipa attivamente — per il velivolo da trasporto e decollo corto G 232, per cui è da prevedersi, a non vicina scadenza, la realizzazione di due prototipi; l'Azienda ha già iniziato la costruzione del simulacro della fusoliera.

Ai di fuori dei programmi dell'Aeronautica Militare è stata decisa la realizzazione, in coproduzione con la «Aeronautica Macchi S.p.A.» di una serie di prototipi di un velivolo idoneo all'impiego per l'aviazione leggera dell'Esercito, oggetto di un accordo raggiunto nello scorso ottobre con la predetta società.

L'Aerfer è inoltre inserita nel programma ELDO e collabora allo studio e alla costruzione della struttura del satellite, con specifica responsabilità del sistema di vincolo e di separazione tra il satellite stesso e il terzo stadio; essa ha altresì partecipato recentemente ad una importante gara per la fornitura di satelliti per il programma ESRO, risultando al primo posto tra le aziende italiane concorrenti, anche se a distanza dall'azienda estera vincitrice.

Tuttavia, indubbiamente di un notevole complesso di attività; tuttavia, il non ancora avvenuto perfezionamento dei contratti relativi ai programmi dell'Aeronautica, e i tempi tecnici necessari per l'esito delle lavorazioni, non consentono di prevedere

Società Napoletana FABBRICA MACCHINE INDUSTRIALI: Macchine per costruzione di sceltolame metallico. La FMI realizza linee complete automatiche per l'industria sceltoliera e conserviera, in buona parte esportate.

# LIAM

Leonardo Innovation Archives

la possibilità di un'influenza favorevole della relative commesse sull'attività produttiva dell'anno in corso e di almeno una parte del 1968; fino a quell'epoca si avrà quindi un certo vuoto di lavoro.

L'attività dello stabilimento di Capodichino è, per conto, in via di sviluppo, in relazione sia all'aumento delle revisioni del « Caravelle » per l'Alitalia (iniziate nel novembre 1964), sia all'ormai prossimo inizio di quelle degli F 27 della ATI. Sono proseguite nel periodo le operazioni sui velivoli dell'Aeronautica Militare italiana e dell'aviazione navale americana.

Per quanto concerne il settore ausiliario delle lavorazioni di carrozzeria in lega leggera, sia l'autobus « due piani », sia il prototipo del « monopiano » presentato a Torino lo scorso novembre stanno ottenendo un buon successo, che peraltro, sul piano pratico, trova una seria limitazione nell'attuale crisi finanziaria delle aziende municipalizzate di trasporto urbano. Ordinanze di « due piani » di un certo rilievo sono state comunque assunte nel 1964, specialmente per Napoli e Firenze, mentre per quanto riguarda il 1965 sono in via di definizione altre forniture per le anzidette città, nonché per Roma, Bologna e Milano.

Quanto al « monopiano », una prima commessa è stata acquisita dalla Circumvesuviana.

Il positivo andamento della Divisione Aviazione ha permesso, nell'esercizio 1964, un miglioramento del risultato economico di gestione.

## b) Divisione Ferroviaria

Le acquisizioni di lavoro per conto delle Ferrovie dello Stato hanno permesso, nel 1964, di superare di oltre il 40% il livello di ordini raggiunto l'anno precedente. Da segnalare, inoltre, il positivo apporto di alcune forniture per l'estero (carri refrigeranti per Interfrigo, SHCF e STEF acquisiti con le Platocals), delle quali già si era detto nella relazione dello scorso anno, mentre la trattativa per la fornitura, tramite FIAT, di carrozze alle ferrovie argentine (EFECA), che si protrae ormai da molto tempo, sembra finalmente in fase di conclusione.

Ciononostante, non essendo da molti mesi più pervenuto alcun ordine di rilievo da parte delle Ferrovie Italiane, si prospettano delle incertezze sulla continuità del lavoro nel tempo; e ciò a tanta maggior ragione in quanto la composizione del carico di ordini, non del tutto corrispondente alla struttura produttiva dell'Azienda, specie sotto l'aspetto della cadenza nel tempo, potrebbe creare a non troppo lunga scadenza dei vuoti parziali, ove la composizione stessa non venga riequilibrata da nuove ordinazioni qualitativamente adeguate, tali cioè da non richiedere altri lunghi tempi di avviamento e riqualificazione di personale.

Le difficoltà che da tempo travagliano gli altri due settori della meccanica speciale e dello stampaggio a caldo, non hanno

Industria Meccaniche Aeronautici Meridionali AEPER - Divisione Aviazione: L'autobus Va 111 durante una presentazione alle autorità parigine. Ordinanze di « due piani » sono state assunte per Firenze, Napoli e Roma.

L'andamento economico è stato conseguentemente influenzato dalla anzidetta situazione, risultando peggiorato rispetto al 1963.

Sono stati nel frattempo intensificati gli sforzi per una maggior penetrazione nei mercati esteri, con una attiva azione commerciale che ha cominciato a portare dei frutti, anche se con sensibili sacrifici sui prezzi, necessari per competere con l'attivissima concorrenza.

Nel primo semestre di quest'anno una certa ripresa nell'industria automobilistica è venuta ad alimentare la speranza di un superamento della fase più critica, il che è confermato anche dai dati sul valore degli ordini assunti che superano del 36% il livello raggiunto nei primi sei mesi dello scorso anno.

## Nuova San Giorgio - Genova

Stabilimento: Genova-Sestri

Nonostante le difficoltà legate al generale rallentamento congiunturale, che sono state avvertite principalmente nel settore del macchinario tessile, l'andamento di questa società nel corso del 1964 può essere ancora considerato, nel suo complesso, soddisfacente.

L'attività produttiva è rimasta pressoché sugli stessi livelli dello scorso anno, mentre il fatturato ha conseguito un incremento, sempre rispetto all'anno precedente, di oltre il 13%. Le nuove ordinazioni sono rimaste stazionarie, sia pure con spostamenti compensativi tra i diversi comparti produttivi.

In particolare nel settore del macchinario tessile, il perdurare di una situazione di mercato del tutto sfavorevole non ha permesso di conseguire quegli sviluppi sui quali la Società confidava, puntando soprattutto sul livello qualitativo altamente concorrenziale della propria produzione. La forte caduta degli ordini interni ha potuto trovare compenso, solo verso la fine dell'anno, nell'importante commessa per la fornitura al Governo indonesiano di un impianto completo per filatura cotone.

Di fronte alla pressoché completa stasi del mercato interno, che anche nel primo semestre del corrente anno non ha accennato a concreti miglioramenti, la Società ha ancora intensificato la propria azione commerciale soprattutto all'estero, dove è attivamente impegnata nella ricerca di nuovi sbocchi: numerose trattative sono state avviate con diversi paesi anche dell'Est europeo. Proprio su questi ultimi mercati è stato recentemente conseguito, insieme ad altre società italiane del settore, un primo importante successo con l'acquisizione di un rilevante ordine dall'URSS, per la fornitura di un impianto completo (100 filatrici lana e 10 banchi a fus).

Sempre sul piano commerciale va segnalata inoltre la conclusione degli accordi con la ditta portoghese Comportel per la

LI A

costituzione in compartecipazione di una società per la fabbricazione e la vendita di filati su licenza della Nuova San Giorgio.

Sul piano tecnico l'Azienda continua a dedicare particolare cura all'aggiornamento della propria gamma produttiva, mentre, entro l'anno in corso, saranno completati anche i nuovi reparti di montaggio che permetteranno una definitiva razionalizzazione del processo produttivo.

Quanto agli altri rami di attività, una certa flessione delle nuove ordinazioni si è avuta in quello delle apparecchiature elettroniche, con riferimento peraltro al 1963, anno in cui si toccarono livelli particolarmente elevati. D'altra parte va anche considerato che si tratta prevalentemente di lavorazioni militari, e pertanto tipicamente discontinue. Tuttavia sono in corso ben avviata trattative sia con la Marina Militare Italiana sia con quelle di altri paesi, che presentano buone possibilità per una favorevole conclusione a non lunga scadenza. Sempre in questo settore, la Società si sta inserendo, con buone prospettive, nei programmi spaziali ELDO ed ESRO.

Possibilità si stanno delineando anche nel settore delle apparecchiature di controllo automatico-numerico per macchine utensili: la Nuova San Giorgio ha infatti già ottenuto in questo campo le prime affermazioni tecniche e commerciali, all'estero e in Italia.

In aumento sono risultate invece le ordinazioni nel comparto degli ausiliari di bordo. Nel corso del 1964 l'attività lavorativa dello specifico ramo degli stabilizzatori a pinne, costruiti su licenza Denny Brown, si è concentrata pressoché esclusivamente nell'aspietamento delle forniture relative alle grandi navi della marina mercantile italiana entrate di recente in servizio. Recentemente la Nuova San Giorgio ha concesso alla - Empresa Nacional Bazan - di Madrid una licenza per la costruzione in Spagna e Portogallo di macchinario di bordo.

Degna di nota, inoltre, l'attività di studio e realizzazione nel campo degli ausiliari per navi da pesca, che presenta attualmente interessanti prospettive.

Sul piano economico, nonostante le difficoltà legate alla situazione congiunturale e l'ulteriore aumento dei costi, la Società ha potuto mantenere positivo il proprio risultato di gestione.

#### **Filotechnica Salmolragh - Milano**

**Stabilimento: Milano**

L'andamento nel 1964 di questa Società, che celebra questo anno il centenario della sua fondazione, pur risentendo della crisi che sta attraversando in generale l'economia nazionale, non è stato nel complesso sfavorevole. La soddisfacente acquisizione di nuovi ordini, aumentati del 20% rispetto a quelli del 1963, ha infatti consentito di mantenere la attività produttiva sugli stessi livelli dell'anno precedente. Gli ulteriori miglioramenti di produttività, ottenuti attraverso una intensa opera di razionalizzazione delle strutture organizzative, hanno d'altra parte permesso di assorbire, anche se non completamente, i mag-



giori costi di personale e di mantenere in pratico pareggio anche il risultato economico.

Quanto ai principali rami di attività, la stasi dell'industria edilizia, alla quale è destinata una quota notevole delle apparecchiature, ha determinato una flessione della domanda - civile -, nel settore della meccanica ottica; flessione che è stato peraltro possibile compensare con le lavorazioni svolte in sub-fornitura per conto della consorella OTQ Melara. Quanto alla ocolisteria, si è registrato un sensibile incremento delle vendite, dovuto anche all'apporto delle lenti corneali di alta qualità di recente immesse sul mercato. Per entrambi gli anodi settori la Società confida in ulteriori espansioni, anche all'estero, dove ha iniziato una intensa azione commerciale.

Qualche modesto progresso è stato realizzato anche nel settore delle macchine per cucire, nonostante la grave crisi che ne caratterizza il mercato; nel corso dell'esercizio, sono stati portati a termine i prototipi della nuova macchina artigianale, la cui produzione e vendita avranno inizio nei prossimi mesi.

Una certa flessione di ordini si è avuta invece nel campo della meccanica ed elettronica aeronautica, a causa del progressivo esaurimento delle commesse relative agli F 104 G. Peraltro il perfezionamento dei nuovi programmi dell'Aeronautica Militare fa confidare in un riequilibrio, a non lunga scadenza, dell'andamento di questo settore.

La situazione anidetta non ha subito sostanziali modifiche nei primi mesi del corrente anno, durante i quali si è avvertito maggiormente il peso della crisi dell'edilizia nel campo della meccanica ottica - civile -; il che non può non essere fonte di preoccupazione.

#### **Mactes - Impianti e Macchine Tessili - Milano**

Anche questa società, nella sua veste di organizzazione comune di vendita delle aziende del Gruppo operanti nel settore del macchinario tessile (oltreché dalla Nuova San Giorgio, le sue azioni sono detenute anche dalla SAPOG, dalle Pistoiesi e dalla OTQ Melara), ha evidentemente risentito della grave situazione in cui si dibatte l'industria tessile italiana; nel 1964 infatti le vendite sono diminuite di oltre il 40% rispetto al precedente esercizio; la sensibile contrazione di quelle sul mercato interno (-75%), ha annullato infatti il più notevole aumento di quelle estere (+160%), che hanno rappresentato il 62% del totale.

La Mactes ha perfezionato, nel periodo in esame, la sua organizzazione commerciale, che è stata estesa, oltre che in Francia, Belgio, Inghilterra, Portogallo, anche in Grecia, Turchia, Marocco, India e Paesi del Centro America. Essa ha inoltre presentato studi ed offerte per impianti completi di notevole complessità; in proposito si ricorda la acquisizione della commessa per l'impianto completo destinato all'Indonesia, di cui si è detto a proposito della Nuova San Giorgio.

## Officine Meccaniche Calabresi - O.Me.Ca. Reggio Calabria

Stabilimento: Reggio Calabria

Nel corso del periodo in esame questa azienda ha ottenuto la conferma degli ordini, a suo tempo presannunciati dalle Ferrovie Italiane, relativi a 100 carrozze e 12 locomotive Diesel elettriche, che sono andati così ad incrementare il precedente carnet di lavoro (4.300 carri di tipo L, e 500 carri di tipo PP).

Le prospettive per il futuro più prossimo appaiono, nel complesso, tali da garantire lo svolgimento, con buoni risultati, della attività produttiva, nei limiti corrispondenti alle attuali dimensioni dell'organico (che, al 30 giugno ha raggiunto i 363 addetti). Lo stabilimento ha superato un periodo di avviamento e la produzione dei carri procede con ritmo regolare; sono iniziate, nel frattempo, anche le lavorazioni delle carrozze.

Le prospettive di continuità di lavoro, a scadenza ormai non troppo lontana, e a maggior ragione quelle di sviluppo dell'attività stessa, restano peraltro strettamente condizionate alla tempestiva assegnazione di nuovi ordini da parte delle F.S. La Società si mantiene pertanto prudente nelle previsioni, in attesa di conoscere quale sarà l'ulteriore volume di lavoro su cui contare, nel quadro del nuovo programma quinquennale delle Ferrovie dello Stato.

Gli apprezzabili miglioramenti conseguiti sul piano della produttività aziendale hanno permesso di contenere sensibilmente, nel 1964, i riflessi sull'andamento economico degli oneri di avviamento delle lavorazioni, particolarmente rilevanti specie in rapporto ai costi di formazione del personale.

## OTO Melara - La Spezia

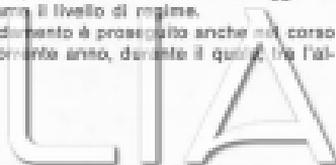
Stabilimento: La Spezia

Il favorevole andamento che in complesso caratterizza questa società è proseguito anche nel 1964, durante il quale l'Azienda ha conseguito nuove affermazioni nei tradizionali settori militari. L'attività produttiva ha segnato un'ulteriore espansione cui ha fatto riscontro un sensibile incremento del fatturato.

Le nuove ordinazioni hanno registrato uno sviluppo ancora più consistente, in relazione soprattutto al perfezionamento dell'importante commessa, di cui si era già riferito nella relazione dello scorso anno, di carri dingoletti trasporto truppe M 113 per l'Esercito Italiano, le cui lavorazioni hanno raggiunto nel corso dell'anno in esame il livello di regime.

Questo favorevole andamento è proseguito anche nel corso del primo semestre del corrente anno, durante il quale, tra l'al-

132



tro, sono proseguite favorevolmente le trattative condotte da tempo con il Ministero della Difesa, relative ad altre importanti forniture all'Esercito Italiano.

Buoni successi sono stati conseguiti, anche all'estero, nel settore delle artiglierie navali e terrestri, nel quale si stanno mettendo a punto nuove realizzazioni, mentre sono in corso interessanti trattative.

Per quanto riguarda le attività del settore civile (carrichi elevatori, macchinario tessile, ingranaggi e lavorazioni di meccanica varia) esse hanno invece risentito delle difficoltà dei relativi mercati. Per queste lavorazioni comunque la Società sta studiando un programma di razionale riordino in una visione coordinata e integrata anche sul piano di Gruppo. In tal senso è già stato deciso, e ne è già stata iniziata l'attuazione, il progressivo trasferimento alla nuova società Stabilimenti Meccanici Triestini delle lavorazioni di meccanica tessile.

Per quanto riguarda in particolare i carrichi elevatori, la Società sta cercando in ogni modo di sviluppare questa attività. In proposito va segnalato che di recente è stato raggiunto con una società straniera un accordo per la costruzione e vendita su licenza, di carrichi di portata superiore e complementari a quelli prodotti dalla OTG; il che permetterà di completare la gamma produttiva.

Nell'intensa azione svolta sul piano commerciale in questo settore, la Società è efficacemente affiancata dalla collegata ACM - Azienda Commissionaria Meccanica, alla quale è affidata, come noto, la distribuzione dei ricambi.

Quanto agli impianti, l'incremento di attività e le nuove esigenze produttive, in rapporto soprattutto alle recenti acquisizioni di lavoro nel settore dei veicoli militari, hanno richiesto anche nel 1964 investimenti di rilievo (dell'ordine dei 2 miliardi di lire), mentre altri sono in corso, per il rinnovamento e l'adeguamento del parco macchine e delle attrezzature, la sistemazione dei capannoni, nonché per il nuovo fabbricato uffici.

Sul piano economico il risultato di gestione, pur mantenendosi sempre positivo, ha comunque risentito delle difficoltà di mercato per le produzioni civili, come pure del generale aggravio dei costi.

#### **Termomeccanica Italiana - La Spezia** **Stabilimento: La Spezia**

Le favorevoli indicazioni relative all'andamento del primo semestre del 1964 non hanno purtroppo trovato conferma nei mesi successivi, che hanno invece fatto registrare una progressiva diminuzione degli ordini assunti, risultati a fine anno sensibilmente inferiori a quelli del 1963, nonostante l'intensa azione svolta dall'Azienda sul piano commerciale.

Anche l'attività produttiva si è conseguentemente ridotta, in termini di valore aggiunto, nonostante nel periodo in esame



Termomeccanica Italiana: Montaggio di uno dei due compressori centrifughi per le centrali frigorifere della AMMOVA-NESTLE di Brindisi. La potenza erogata da ciascun compressore è di 2.500.000 Frigorici.

abbia avuto inizio la produzione di pompe di serie trasferita dall'Ansaldo San Giorgio e che dovrebbe costituire, attraverso un progressivo sviluppo, un elemento essenziale della futura attività aziendale. In tale situazione il continuo aumento del costo del personale, al di là dei limiti dei possibili incrementi della produttività, la diminuzione dei ricavi unitari sotto la pressione di una concorrenza sempre più aspra e l'aumentata incidenza dei costi fissi in rapporto alla minore attività produttiva, hanno determinato un peggioramento sensibile del risultato economico, ostacolando ovviamente la pure intensa opera in corso per la soluzione dei complessi problemi strutturali e organizzativi che hanno finora impedito un più adeguato utilizzo delle capacità potenziali dell'Azienda.

Il primo semestre 1966 non ha messo in evidenza alcun miglioramento per quanto concerne il mercato nazionale; pertanto la Società, pur continuando l'opera di ristrutturazione e riorganizzazione della propria rete commerciale in Italia, ha intensificato l'azione all'estero, conseguendo recentemente primi risultati di qualche rilievo, tra i quali la fornitura di impianti di refrigerazione per alcune navi jugoslave e per il mattatoio di Siviglia, e quella — tramite GIE — di pompe e compressori per gas destinati a un impianto di fertilizzanti in Indonesia; altre interessanti trattative sono nel frattempo in corso. Verso la fine del periodo in esame è sembrato manifestarsi qualche accenno di risveglio anche sul mercato interno, concretatosi nell'acquisizione di alcune ordinazioni di un certo rilievo.

Sul piano impiantistico, la difficile situazione non ha determinato variazioni nella realizzazione del programma di ammodernamento e ampliamento delle officine: nel settembre 1964 è stato ultimato il primo lotto dei nuovi capannoni e il collocamento delle macchine utensili, mentre è in via di ultimazione il secondo lotto, per cui si prevede di effettuare entro l'anno il trasferimento nella nuova sede dei reparti di montaggio.

Come già detto nella Relazione del Consiglio di Amministrazione, il pacchetto azionario dell'Azienda è stato recentemente trasferito alla OTO Melara.

## **SAFOG - Fonderie e Officine di Gorizia - Gorizia**

Stabilimento: Gorizia

Il grave rallentamento della domanda nei settori di attività di questa azienda, fonderia di acciaio e soprattutto macchine tessili, ha pesato in misura determinante sull'andamento del 1964. Gli ordini hanno registrato una ulteriore drastica caduta specialmente nel settore delle macchine tessili, per il quale già l'anno scorso si era scesi a livelli del tutto insufficienti; per la fonderia si è riusciti invece a mantenere grosso modo le posi-



te di cui si è detto dovrebbero ormai essere prossime all'esaurimento.

Sul piano tecnico-produttivo i risultati raggiunti, per quanto concerne la qualità del prodotto, sono del tutto soddisfacenti, confermando la validità dei nuovi impianti. Su quello commerciale è in corso il potenziamento della necessaria organizzazione di vendita, che si estenderà progressivamente anche all'estero. L'Azienda sta quindi facendo tutto quanto in suo potere per migliorare le prospettive, che peraltro restano evidentemente legate ad una sollecita ripresa del mercato.

## Selenia - Industrie Elettroniche Associate - Napoli

Stabilimenti: Roma, Fusaro (Napoli)

Nell'esercizio 1964 questa Società — al capitale della quale partecipano la Finmeccanica, la Raytheon (48% ciascuna) e la FIAT (10%) — ha conseguito ancora progressi in campo commerciale, che si sono tradotti in un ulteriore incremento nel valore degli ordini assunti rispetto all'elevato livello raggiunto l'anno precedente; il fatturato, a sua volta, è aumentato del 40% circa, praticamente raddoppiandosi nei confronti del 1962.

Per quanto riguarda la composizione dell'attività aziendale si è mantenuta nettamente prevalente quella relativa al settore militare (principalmente radaristica e missilistica), pur se le produzioni civili hanno fatto registrare un sensibile aumento, in rapporto all'impulso che la Selenia sta dando al settore telecomunicazioni nel quale è riuscita ad acquisire alcune interessanti ordinazioni.

Ancora salta l'incidenza del fatturato estero, che ha rappresentato oltre il 60% di quello complessivo; ciò costituisce un sicuro indice della vitalità dell'Azienda e della sua crescente importanza in campo internazionale.

Parallelamente all'attività produttiva la Selenia è andata sviluppando, come negli esercizi precedenti, quella di studi e di ricerche, di cui è investito in modo particolare lo stabilimento di Roma Tiburtino il cui organico è stato ancora potenziato con l'assunzione di elementi specializzati (il personale si è complessivamente incrementato del 14% fra il primo gennaio 1964 e il 30 giugno di quest'anno); l'Azienda è infatti ben conscia dell'importanza fondamentale che, per una industria d'avanguardia in costante e rapida evoluzione quale quella elettronica, assume la possibilità di essere sempre aggiornata sotto il profilo tecnico. Va notato in proposito che l'attività del centro di Roma si svolge sia con riferimento a problemi connessi al divenire delle specifiche produzioni Selenia, sia per conto terzi.

Anche nel 1964 si è avuto un risultato economico positivo, dopo aver effettuato ammortamenti anticipati in aggiunta a quelli normali ed aver assorbito ulteriori quote di costi pregressi per studi ed esperienze.

Nel primo semestre dell'anno in corso è proseguito il favorevole andamento dell'attività commerciale della Società,



Leonardo Innovation Archives

SELENIA - Industrie Elettroniche Associate: indicatore radar per sistema di controllo del traffico aereo, insieme con l'attività produttiva, la Società sviluppa quella di studi e ricerche presso lo stabilimento di Roma.

coronata, nel mese di giugno, dall'acquisizione di un importante ordine militare.

Il positivo sviluppo della situazione commerciale, unitamente al forte inserimento dell'azienda nei programmi NATO in fase di predisposizione ed alle prospettive che dovrebbero ragionevolmente aprirsi, anche per la Selenia, in relazione ai nuovi programmi dell'Aviazione Militare di cui si è detto in precedenza, e in particolare al nuovo F 104 in versione migliorata, permettono di guardare con accresciuta fiducia al futuro, nonostante il progressivo esaurimento delle lavorazioni commesse con i programmi di produzione integrata europea (Hawk e F 104 G) che hanno finora costituito un'importante base di lavoro per la Società. E ciò in considerazione altresì del manifestarsi di sintomi di buona ripresa nel campo delle telecomunicazioni.

#### **Vitroselenia - Roma**

Questa azienda è interamente controllata dalla Selenia, avendo il gruppo americano della Vito Corporation accolto la proposta della Selenia stessa la quale, ritenendo maturate le esperienze di collaborazione col gruppo amico, ha manifestato il desiderio di condurre la Società sotto la propria responsabilità.

La Vitroselenia ha ultimato l'allestimento del Poligono Missilistico Interforze di Salto di Quirna, espletando i lavori in qualità di subcontraente della Fimeccanica. La consegna del sistema — sicura effettuata con pieno rispetto dei termini contrattuali previsti — ha consentito alle Autorità Militari di svolgere con assoluta regolarità un intenso programma sperimentale a livello nazionale ed internazionale.

Sulla base di tale soddisfacente attività la Società è attualmente impegnata nelle fasi di studio di nuovi programmi, oltre che nello svolgimento di normali compiti di manutenzione ed assistenza tecnica.

#### **SETEL - Société Européenne de Téléguidage - Parigi**

Nel periodo in considerazione l'attività di questa società, in aggiunta alle normali funzioni di organizzazione tecnica ed amministrativa del programma Hawk per conto dei cinque Paesi europei interessati, si è estesa a non lievi compiti di sviluppo commerciale, da un lato, e, dall'altro, di assistenza tecnica relativa alle forniture già effettuate nell'ambito del programma stesso, che, come noto, è ormai non lontano dal completamento.

In tali condizioni è di grande interesse per i soci (Fimeccanica, Telefunken, Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, Thomson-Houston, Philips) l'auspicata possibilità di assicurarsi una continuità di lavoro attraverso nuovi programmi attualmente in fase di studio; nel frattempo commesse integrative, peraltro di modesta entità, sono passate alla SETEL da alcuni dei paesi partecipanti.

Leonardo Innovation Archives

## SIGHE - Società Missilistica Italiana - Roma

Stabilimento: Bosco Fialto di Ceccano (Frosinone)

La Società, al capitale della quale partecipano in egual misura FIAT, BPD e Finmeccanica, nel corso dell'anno ha proseguito — nell'impianto appositamente realizzato a Ceccano — l'attività di montaggio finale di missili di costruzione italiana nell'ambito del programma di produzione integrata europea del sistema Hawk.

Sono altresì in corso, i collaudi del primo lotto dei missili anticarro « Cobra », commessi dall'Esercito Italiano.

## SISPRE - Società Italiana Sviluppo Propulsione a Reazione - Roma

La Società ha proseguito la sua attività di studio, progettazione e sperimentazione di apparati riguardanti programmi avanzati di produzione missilistica e a reazione, essenzialmente per conto delle Forze Armate, con le quali è stata recentemente rinnovata anche la precedente convenzione.

## Stabilimenti di Sant' Eustacchio - Brescia

Stabilimento: Brescia

Il pesante cedimento della domanda nel settore dei beni strumentali, che aveva caratterizzato il 1963, è andato accentuandosi nel corso del 1964; ciò ha aggravato ulteriormente la già critica situazione di questa Azienda che, come noto, opera essenzialmente nel campo dei cilindri per siderurgia e in quello del macchinario per l'industria pesante (grandi macchine sterzili, laminatoi, presse, ecc.).

Nel corso dell'anno in esame si è registrata infatti una ulteriore riduzione degli ordini — oltre il 10% — rispetto ai già bassi livelli del 1963. Tale riduzione ha riguardato prevalentemente il settore del macchinario, ma ha toccato, sia pure in misura minore, anche quello dei cilindri. Della flessione degli anzidetti settori ha risentito di riflesso la fonderia di ghisa; per quanto riguarda l'acciaieria, il rallentamento della domanda è stato anche accompagnato da una sensibile riduzione dei ricavi. L'attività produttiva si è conseguentemente ridotta, pur se la sua contrazione è risultata contenuta dal precedente carico di lavoro, che a fine anno risultava peraltro gravemente decurtato. Nel secondo semestre dell'anno è stato comunque necessario operare una riduzione dell'orario di lavoro in tutti i reparti dell'Azienda.

Lo sfavorevole andamento commerciale — che nel primo semestre del corrente anno ha subito un ulteriore peggioramento — giustifica le più gravi preoccupazioni, tanto più se si tiene conto che anche verificandosi un'eventuale ripresa del mercato, i benefici sul piano produttivo non potranno essere



# FINNECCANICA

15/10/1967

