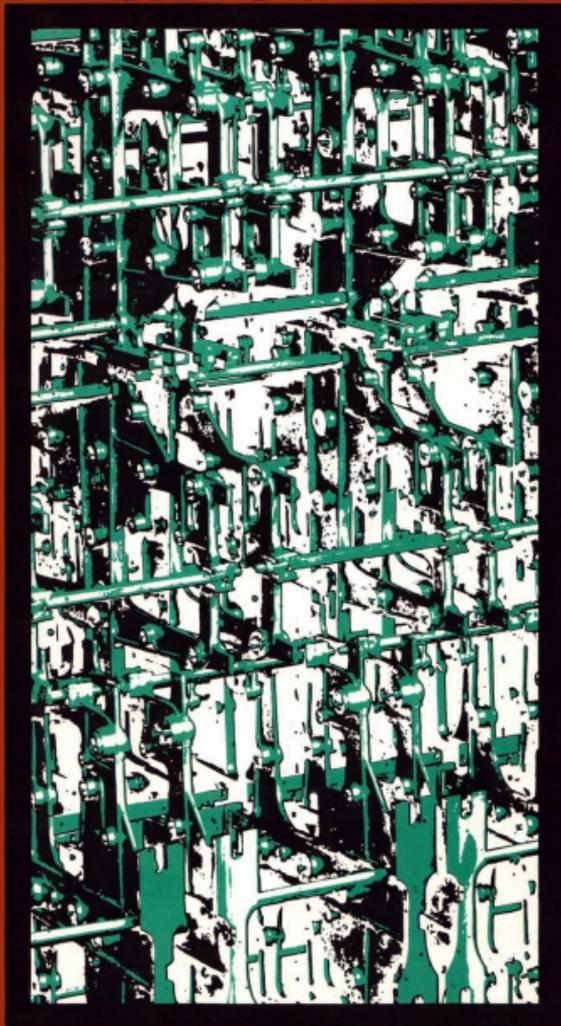


FINMECCANICA



19° ESERCIZIO 1966 - 1967

19° ESERCIZIO SOCIALE 1966-1967

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

FINMECCANICA

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

ASSEMBLEA STRAORDINARIA
ASSEMBLEA ORDINARIA
30 OTTOBRE 1967

LIA

Leonardo Innovation Archives

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
E COLLEGIO SINDACALE**

LIA

Leonardo Innovation Archives

Consiglio di Amministrazione

per il triennio 1° luglio 1966 - 30 giugno 1969

Presidente

Amministratore Delegato: Magri cav. del lavoro dott. Salvatore

Amministratori:

Cesaroni dott. Alberto
Chialvo dott. Luigi
(nom. assemblea 30-10-1967)
Di Nardi prof. dott. Giuseppe
(nom. assemblea 30-10-1967)
Medugno dott. Leopoldo
Persico prof. avv. Giovanni
Sassi prof. dott. Salvatore
Schepis dott. ing. Franco
(nom. assemblea 30-10-1967)
Ventriglia prof. dott. Ferdinando
(nom. assemblea 30-10-1967)

Comitato Esecutivo: Magri - Medugno - Sassi

Segretario: Menzinger dott. Mario

Collegio Sindacale

per il triennio 1° luglio 1966 - 30 giugno 1969

Presidente: Leggeri rag. Vincenzo

Sindaci effettivi: Caropreso prof. Pasquale
Serangeli dott. Aldo

Sindaci supplenti: Menzinger dott. Mario
Vigoriti dott. Beniamino

INDICE

AVVISO DI CONVOCAZIONE DEGLI AZIONISTI	11
ASSEMBLEA STRAORDINARIA	15
Relazione del Consiglio di Amministrazione	17
Relazione del Collegio Sindacale	19
ASSEMBLEA ORDINARIA	21
Relazione del Consiglio di Amministrazione	23
L'ECONOMIA ITALIANA NEL QUADRO EUROPEO	23
SITUAZIONE E PROBLEMI DEI PRINCIPALI SETTORI IN CUI OPERANO LE AZIENDE FINMECCANICA	28
a) settore automobilistico	28
b) settore aerospaziale	36
c) settore elettromeccanico	42
d) settore elettronico	46
PROBLEMI GENERALI E PRINCIPALI LINEE DI AZIONE DELLA FINMECCANICA	48
a) azione di coordinamento	51
b) aggiornamento e potenziamento dei mezzi di produzione e delle strutture aziendali	55
c) attività commerciale all'estero	58
ANDAMENTO PRODUTTIVO E COMMERCIALE DEL GRUPPO NEL SUO INSIEME	59
PROBLEMI DEL LAVORO	68
ANDAMENTO ECONOMICO	73
ILLUSTRAZIONE DEL BILANCIO	77
Relazione del Collegio Sindacale	86
BILANCIO	89
MECFIN - Meccanica Finanziaria S.p.A. (Allegato A)	92
Consolidato Bilancio Finmeccanica e Situazione MECFIN (Allegato B)	94
Partecipazioni (Allegato C)	96
DELIBERAZIONI	97
DATI E NOTIZIE SULL'ANDAMENTO DELLE AZIENDE COLLEGATE	101
AERFER - INDUSTRIE AEROSPAZIALI MERIDIONALI	103
ALFA ROMEO	104
Spica	108

AERIMPIANTI	109
ASGEN - ANSALDO SAN GIORGIO COMPAGNIA GENERALE	109
COSTRUZIONI MECCANICHE INDUSTRIALI GENOESI - CMI	111
DELTA - SOCIETÀ METALLURGICA LIGURE	111
FAG ITALIANA	112
FILOTECNICA SALMOIRAGHI	114
FMI.MECFOND	116
MERISINTER - MERIDIONALE PRODOTTI SINTERIZZATI	117
NUOVA SAN GIORGIO	117
OTO MELARA	120
Termomeccanica Italiana	122
SAFOG - FONDERIE E OFFICINE DI GORIZIA	122
Società Bulloneria Europea - SBE	124
SAIMP - SOCIETÀ AZIONARIA INDUSTRIE MECCANICHE PADOVANE	124
SAN GIORGIO ELETTRODOMESTICI	126
SAN GIORGIO PRA (FONDERIE E OFFICINE)	128
Nuova Utensileria Italiana - UA	128
SELENIA - INDUSTRIE ELETTRONICHE ASSOCIATE	128
Vitroselenia	129
SETEL - SOCIETE EUROPEENNE DE TELEGUIDAGE	129
SIGME - SOCIETÀ MISSILISTICA ITALIANA	130
SISPRE - SOCIETÀ ITALIANA SVILUPPO PROPULSIONE A REAZIONE	130
STABILIMENTI S. EUSTACCHIO	130
STABILIMENTI MECCANICI TRIESTINI	133
WALWORTH EUROPA - WESPA	133
WAYNE ITALIANA	134
Settore ferroviario:	134
SOFER - OFFICINE FERROVIARIE	134
OFFICINE MECCANICHE FERROVIARIE PISTOIESI	134
O.ME.CA. - OFFICINE MECCANICHE CALABRESI	135
AVIS - INDUSTRIE STABIENSI MECCANICHE E NAVALI	136

SCHEMA DELLE PARTECIPAZIONI AL 30 OTTOBRE 1967

L'illustrazione delle attività delle aziende, con l'eccezione di quelle del settore ferroviario, si sussegue secondo l'ordine alfabetico delle società, seguite dalle rispettive partecipazioni azionarie.



AVVISO DI CONVOCAZIONE DEGLI AZIONISTI

LIA

Leonardo Innovation Archives

Convocazione di Assemblea

(Gazzetta Ufficiale - Foglio delle inserzioni n. 257 del 14 ottobre 1967)

I Signori Azionisti sono convocati in assemblea straordinaria e ordinaria per il giorno 30 ottobre 1967 alle ore 10,30 presso la sede della Società in Roma, via Torino 48, in prima convocazione e, occorrendo, per il giorno 6 novembre 1967 in seconda convocazione, stessi ora e luogo, per deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

Parte straordinaria:

Proposta di modifica degli articoli 17 e 25 dello Statuto sociale.

Parte ordinaria:

1. - Relazione del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio chiuso al 30 giugno 1967; bilancio e conto perdite e profitti al 30 giugno 1967; relazione del Collegio Sindacale;
2. - Nomina di Amministratori.

Avranno diritto di intervenire all'assemblea gli azionisti che abbiano effettuato il deposito dei certificati azionari, ai sensi di legge, almeno cinque giorni liberi prima di quello fissato per l'adunanza, presso i seguenti sportelli incaricati di rilasciare i biglietti di ammissione:

- Cassa sociale, Roma, Via Torino 48
- Banca Commerciale Italiana, sedi di Roma, Milano, Torino
- Credito Italiano, sedi di Roma, Milano, Torino
- Banco di Roma, sedi di Roma, Milano, Torino
- Banca Nazionale del Lavoro, sedi di Roma, Milano, Torino
- Banco di Napoli, sedi di Roma, Milano, Torino
- Banco di Sicilia, sedi di Roma, Milano, Torino
- Banco di Santo Spirito, sede di Roma

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente Amministratore Delegato
Dott. Salvatore Magri

ASSEMBLEA STRAORDINARIA

LIA

Leonardo Innovation Archives

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

Vi abbiamo convocato in Assemblea straordinaria per sottoporVi la proposta di apportare alcune modifiche allo Statuto sociale in connessione con la realizzazione dei complessi programmi di sviluppo che si prospettano per il nostro Gruppo.

Il conseguente maggiore impegno che ne deriverà per la nostra Società ci ha suggerito l'opportunità di assicurare al Consiglio di Amministrazione e al Comitato Esecutivo una più larga base di esperienze e di consentire una articolazione della Direzione Generale in rapporto alle esigenze che si potranno manifestare.

Le modifiche che Vi proponiamo riguardano gli artt. 17 e 25 dello Statuto sociale: relativamente al primo Vi proponiamo di stabilire il numero degli Amministratori tra sette e undici; relativamente al secondo, di portare fino al massimo di cinque il numero dei componenti il Comitato Esecutivo; infine di stabilire la possibilità per il Consiglio di nominare più Direttori Generali.

Per maggiore evidenza delle modifiche proposteVi, Vi sottoponiamo qui di seguito la nuova formulazione dei due articoli suindicati, raffrontata con il vecchio testo:

vecchio testo

Art. 17

La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di sette membri.

I Consiglieri durano in carica tre anni e sono rieleggibili a norma dell'art. 2383 del Codice Civile.

nuovo testo

Art. 17

La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero di membri non minore di sette e non maggiore di undici.

L'Assemblea di volta in volta, prima di procedere alla elezione del Consiglio, determina il numero dei componenti entro i limiti suddetti. Il Consiglio dura in carica tre anni e i suoi componenti sono rieleggibili a norma dell'art. 2383 del Codice Civile.

L'Assemblea, anche nel corso del triennio, può variare il numero dei componenti il Consiglio di Ammi-

Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più amministratori, si provvede ai sensi dell'art. 2386 del Codice Civile; se viene meno la maggioranza dei consiglieri, si intenderà dimissionario l'intero Consiglio e l'assemblea dovrà essere convocata per la ricostituzione integrale di esso.

Art. 25

Il Consiglio di Amministrazione può delegare proprie attribuzioni ad un Comitato Esecutivo composto dal Presidente e da due Amministratori, determinando i limiti della delega.

Il Consiglio può delegare parte delle proprie attribuzioni e dei propri poteri al Presidente e ad altri suoi membri, nonché nominare un Amministratore Delegato e un Direttore Generale, determinandone le mansioni e i compensi. Il Consiglio può, altresì, nominare uno o più Comitati speciali tecnici e amministrativi, composti anche di persone estranee al Consiglio, determinandone gli eventuali compensi.

Il Consiglio ha pure facoltà di nominare direttori e procuratori della Società, nonché procuratori ad *negotia* per determinati atti o categorie di atti, fissandone i poteri e le retribuzioni.

nistrazione, sempre entro i limiti di cui al primo comma del presente articolo, provvedendo alle relative nomine. Gli Amministratori così eletti dureranno in carica sino alla scadenza del triennio.

(invariato)

Art. 25

Il Consiglio di Amministrazione può delegare proprie attribuzioni ad un Comitato Esecutivo composto dal Presidente e da non più di quattro Amministratori, determinando i limiti della delega.

Il Consiglio può delegare parte delle proprie attribuzioni e dei propri poteri al Presidente e ad altri suoi membri, nonché nominare un Amministratore Delegato e uno o più Direttori Generali, determinandone le mansioni e i compensi. Il Consiglio può, altresì, nominare uno o più Comitati speciali tecnici e amministrativi, composti anche di persone estranee al Consiglio, determinandone gli eventuali compensi.

(invariato)

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

18

LIA

Leonardo Innovation Archives

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione Vi ha convocato in Assemblea straordinaria per deliberare alcune modifiche da apportare allo Statuto sociale e più precisamente agli articoli 17 e 25 secondo il nuovo testo sottoposto alla Vostra approvazione nella Relazione all'Assemblea straordinaria. Il Collegio Sindacale, condividendo la proposta del Consiglio di Amministrazione, Vi invita ad approvarla.

IL COLLEGIO SINDACALE

ASSEMBLEA ORDINARIA

LIA

Leonardo Innovation Archives

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

prima di iniziare la nostra illustrazione desideriamo rivolgere un commosso e reverente pensiero alla memoria dell'Amministratore prof. ing. Gino Bozza, la cui scomparsa ci ha profondamente addolorati e privati allo stesso tempo del valido ausilio che Egli ci ha sempre fornito con dedizione e profonda competenza.

La nostra relazione prende ora l'avvio da un esame, molto sintetico, del processo evolutivo dell'economia italiana nel passato più recente, con più diretto riferimento al settore industriale, in rapporto soprattutto al suo progressivo inserimento in quella comunitaria ed europea. Successivamente verrà effettuata una più dettagliata analisi dell'andamento e dei problemi di fondo di quei settori nei quali si sta sviluppando maggiormente l'attività del Gruppo, e verso i quali è quindi orientata la politica della Finmeccanica: tali settori sono quelli automobilistico, aerospaziale, elettromeccanico, elettronico.

L'anzidetto esame precederà, come di consueto, l'illustrazione dei diversi aspetti che hanno caratterizzato l'andamento del complesso di aziende facenti capo alla Vostra Società durante l'esercizio chiuso al 30 giugno 1967.

L'economia italiana nel quadro europeo

Con il 1° luglio 1968 l'economia italiana — oramai completamente inserita nel sistema comunitario — si troverà a competere ancor più direttamente con le più efficienti economie europee: la definitiva soppressione dei dazi doganali tra i paesi del MEC, anche se non significa ancora il « mercato comune » in senso completo, in quanto continueranno a sussistere tra i paesi membri talune restrizioni, costituirà di fatto un punto di svolta nell'evoluzione economica dei singoli paesi.

In questo quadro, i problemi nazionali assumeranno sempre più una « dimensione europea », ed è appunto in tale dimensione che vanno considerati.

Le vicende congiunturali e strutturali dell'economia italiana acquistano pertanto la loro più giusta valutazione se esaminati attraverso quest'ottica. Lo stesso rapporto ISCO al CNEL dello scorso luglio, nel consueto esame dei riflessi, sull'evoluzione della nostra struttura, dei più recenti fatti ciclici, ha ritenuto di allargare l'indagine « al fine di considerare tali riflessi nel quadro più vasto del processo di adeguamento della struttura del nostro Paese a quella di altri sistemi a noi più legati ».

In questo più ampio orizzonte, dalle analisi effettuate dei fenomeni di fondo riguardanti i settori che compongono il sistema economico italiano appare come esso, nell'ultimo quindicennio, si sia notevolmente avvicinato alla struttura dei grandi paesi europei ad economia di mercato più progredita (Inghilterra, Germania, Francia); e ciò grazie essenzialmente allo sviluppo industriale. Tale avvicinamento, tuttavia, non è stato sufficiente a colmare interamente il divario esistente, divario che si evidenzia nel reddito pro-capite e nella produzione per addetto: essi infatti risultano ancora, per il nostro Paese, intorno al 60% di quello medio degli altri paesi, il primo, e di misura variabile tra il 45% e il 65%, la seconda.

Gli squilibri strutturali dell'economia italiana, che, come noto, trovano la loro più evidente caratterizzazione nel problema del Mezzogiorno, hanno un peso determinante nella persistenza dell'anzidetto divario. Al riguardo va rilevato che le stesse divergenze strutturali che si riscontrano tra l'Italia e gli altri paesi si verificano all'interno del nostro Paese: sempre secondo i dati del citato rapporto ISCO, nel 1965 le attività industriali che incidono per il 36% sull'economia nazionale, rappresentavano solo il 22% di quella meridionale.

Le interconnessioni e le interdipendenze tra le economie di paesi appartenenti a uno stesso sistema economico determinano pertanto la necessità di considerare i problemi del Mezzogiorno e le loro possibili soluzioni non soltanto in una dimensione nazionale, ma in quella più vasta della comunità europea. Il perseguimento di un più accelerato processo di sviluppo e di modifica delle strutture economiche italiane e la graduale eliminazione del distacco tra le diverse aree all'interno del Paese sono pertanto due finalità strettamente collegate, dalle quali deriva la fondamentale necessità di assicurare agli investimenti produttivi un volume adeguato, di indirizzarli nei settori che maggiormente favoriscano il processo di trasformazione strutturale in atto, di localizzarli prevalentemente nel Mezzogiorno.

In tale quadro, giova sottolineare alcuni dati sull'andamento congiunturale italiano, che mettono in evidenza la più recente evoluzione del nostro sistema economico, sia all'interno, sia nei confronti degli altri paesi.

La ripresa, che aveva cominciato a manifestarsi sul finire del 1965, si è consolidata nel corso del 1966 e del 1967: il reddito nazionale è aumentato lo scorso anno del 5,5% in termini reali (7,9% in termini monetari) ed in quello in corso, secondo le previsioni ISCO, dovrebbe far registrare un incremento ancora maggiore. Elemento significativo, che conferma il « punto di svolta » della fase ciclica, è rappresentato dal rilancio degli investimenti, con un incremento reale del 6,1% sul 1965 (7,9% a prezzi correnti), dopo il brusco arresto del precedente biennio, anche se la loro entità è rimasta inferiore a quanto necessario in rapporto alle esigenze di sviluppo del Paese. Nel corso del 1967 la tendenza espansiva degli investimenti si è accentuata: il tasso di incremento previsto dal rapporto

ISCO per l'intero anno appare il più elevato dal 1961 in poi; gli investimenti lordi totali dovrebbero infatti far registrare un aumento del 10,4% in termini reali (11,5% in termini monetari) nei confronti del 1966.

Va peraltro rilevato che all'elevatezza del tasso di incremento corrisponde un volume di investimenti che non raggiunge ancora il massimo registrato nel 1963; inoltre, mentre in tale anno sul totale delle risorse disponibili per usi interni il 24,3% era stato destinato agli investimenti, la quota del 1966 è stata del 20,7%. A seguito della ripresa più sopra segnalata, il 1967 dovrebbe consentire il recupero delle migliori posizioni precedenti, ma non ancora quel sensibile progresso che si rende indispensabile per conseguire il sostanziale riavvicinamento agli altri sistemi europei di cui si è detto e che l'ultimo ciclo congiunturale ha sensibilmente rallentato.

I consumi, caratterizzati nella fase di crisi congiunturale da un sensibile rallentamento della loro espansione, hanno registrato un aumento del 5,3% in termini reali (8,5% a prezzi correnti); tale tendenza è proseguita anche nel corrente anno, nel corso del quale si può prevedere che essi aumenteranno sul 1966 del 5,4% (8,1% in termini monetari).

Il 1966 è stato caratterizzato da una ripresa progressiva e sufficientemente generalizzata dall'attività produttiva, ripresa che è andata consolidandosi e accentuandosi nel corso del 1967.

L'industria è stata la componente determinante di questa evoluzione, sollecitata in modo particolare dall'accresciuta domanda interna di beni di consumo durevole e di beni di investimento, in rapporto alla graduale estensione della ripresa a quei settori che più lungamente avevano risentito della crisi congiunturale. Ciò, ovviamente, non significa che siano state del tutto superate le incertezze e le difficoltà nel comparto dei beni d'investimento, particolarmente nelle attività legate alle costruzioni edilizie, per le quali solo recentemente è iniziata la ripresa, in quelle elettromeccaniche, dove la ripresa stessa è stata finora modesta e comunque insufficiente, e nel comparto del macchinario pesante in genere.

L'indice generale della produzione industriale è aumentato nel 1966 — secondo i dati della Relazione generale sulla situazione economica del Paese — dell'11,2%; in particolare, dell'11,5% quello delle industrie manifatturiere. Nell'ambito di queste ultime, l'indice di produzione delle « meccaniche », esclusi i mezzi di trasporto, è aumentato, nel corso dell'anno, del 10,1%, riportandosi su livelli non molto discosti da quelli del 1963; quello relativo ai mezzi di trasporto si è incrementato del 16,1%, grazie soprattutto alla rilevante espansione delle produzioni automobilistiche (17,7%).

Nel primo semestre del 1967 la dinamica congiunturale ha continuato ad essere sostenuta; attraverso il suo esame l'ISCO ritiene di poter ragionevolmente prevedere che la produzione industriale farà registrare anche quest'anno un incremento superiore al 10%, grazie soprattutto all'anda-

mento del settore dei beni d'investimento che ha accentuato la sua tendenza espansiva. In particolare, va sottolineato il sensibile sviluppo delle attività meccaniche e dei mezzi di trasporto (le une e le altre dell'ordine di quasi il 20% sul primo semestre dell'anno scorso).

L'evoluzione dell'economia italiana si è nel complesso svolta in assenza di particolari tensioni sia nei confronti degli altri sistemi economici, sia all'interno.

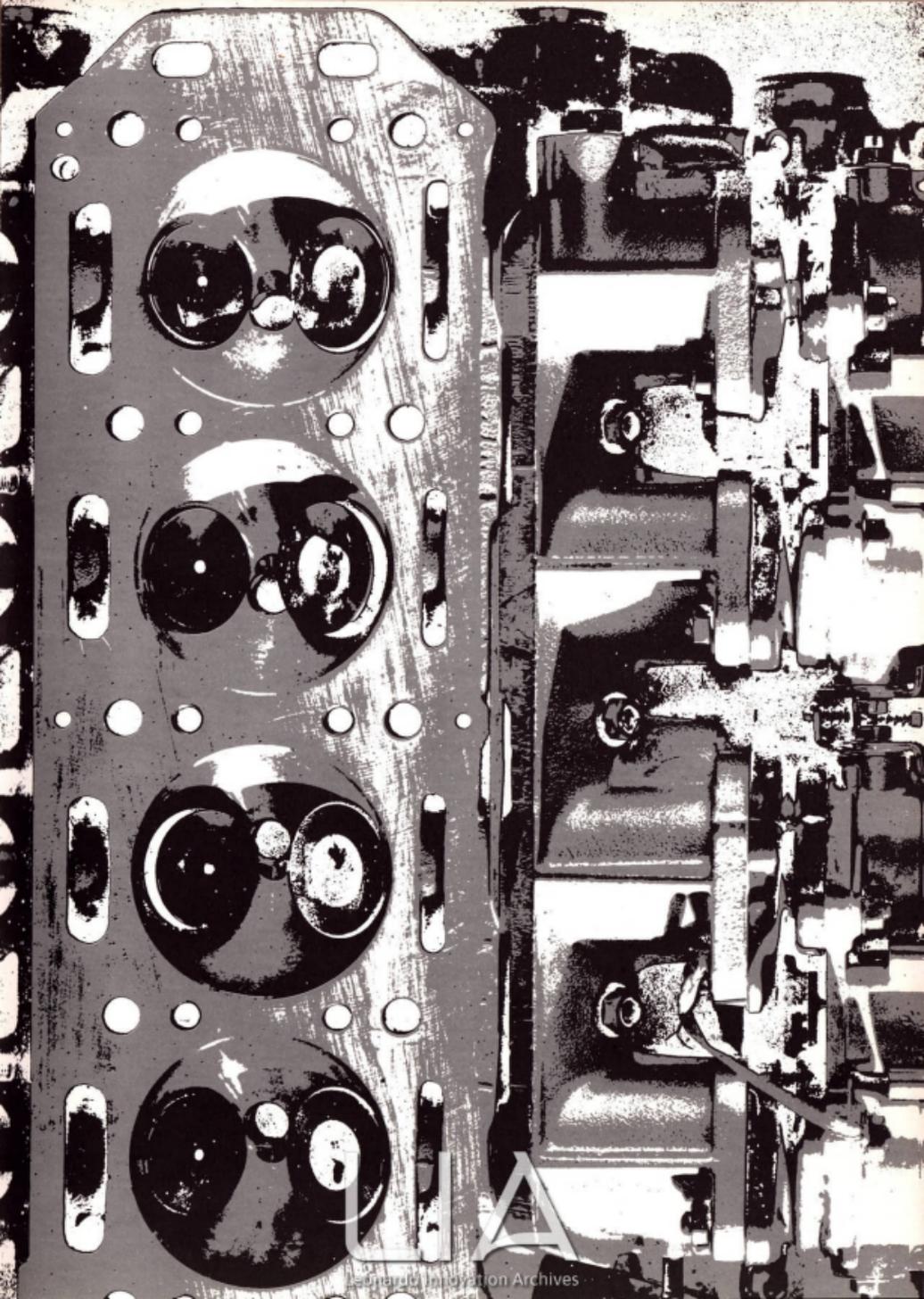
La meno dinamica congiuntura internazionale non ha compromesso l'interscambio con l'estero, che ha mantenuto la tendenza ascensionale con tassi elevati (13,9% nel 1966 e 11,9% nel primo semestre 1967 a fronte del 10,2% del 1965) e sempre con un alto grado di copertura delle importazioni da parte delle esportazioni (93,7% nel 1966 e 90,3% nel 1967 — primo semestre — a fronte del 97,8% del 1965). In questo quadro, hanno accentuato la loro espansione gli scambi con i paesi CEE; (36,4% dell'interscambio nel 1966 e 36,9% nel primo semestre 1967, a fronte del 35,4% del 1965); nell'anno in corso, tuttavia, l'incremento delle esportazioni CEE ha subito un rallentamento, soprattutto in conseguenza della crisi congiunturale della Germania Federale, che, come noto, assorbe da sola circa un quinto delle esportazioni totali italiane.

Sul piano interno, l'assenza di rilevanti fattori di perturbamento ha consolidato il processo di assestamento lentamente determinatosi a partire dal 1965 e che, particolarmente nel settore industriale, si è tradotto in un avvio alla ricostituzione degli equilibri aziendali.

Durante la fase ciclica negativa, com'è noto, motivo di particolare tensione è stato il mercato del lavoro: ancora nel corso del 1966 l'attività produttiva ha subito un sensibile rallentamento a seguito dei pesanti scioperi, che hanno toccato la punta massima di 115,8 milioni di ore lavorative perdute, principalmente in rapporto alle trattative per il rinnovo di alcuni contratti collettivi di lavoro: un rilievo del tutto determinante hanno avuto le agitazioni nel settore metalmeccanico che, con 61 milioni di ore perdute, hanno inciso da sole per il 53% del totale. Nel primo semestre di quest'anno, per contro, le ore di sciopero nel settore metalmeccanico ammontano a circa un milione e mezzo, pari al 3,8% di quelle totali.

La ritrovata prospettiva del sistema industriale di contenere l'aumento del costo del lavoro nel limite del miglioramento della produttività consentito dai nuovi mezzi di produzione e da una più razionale strutturazione dell'occupazione, ha pertanto rappresentato il fondamento primo della ripresa e ne condiziona la futura evoluzione.

Del resto, questa è anche la condizione perché il rilancio delineatosi negli investimenti possa consolidarsi e raggiungere quei maggiori livelli necessari alla progressiva eliminazione del già accennato divario tra l'Italia e gli altri paesi europei.



Situazione e problemi dei principali settori in cui operano le aziende Finmeccanica

a) SETTORE AUTOMOBILISTICO

In campo industriale, gli anni '60 sembrano ormai destinati, a meno di fatti macroscopici, ad essere caratterizzati, sul piano mondiale, da una vigorosa e continua espansione della produzione automobilistica: infatti, dopo la lieve flessione del 1961, il quinquennio successivo ha fatto registrare un costante incremento che, a fine 1966, aveva raggiunto il 60% rispetto ai valori di partenza, con un tasso medio annuo composto del 10,5%.

Naturalmente, in un quadro generale così vasto e complesso non sono mancate e non mancheranno componenti discordanti nel breve periodo: proprio nel 1966 il progresso globale è stato limitato al 2,5% soprattutto a causa di una delle ricorrenti pause del mercato americano che, giunto ormai al livello di saturazione, è molto suscettibile anche alle modeste oscillazioni congiunturali. Ma la tendenza di fondo appare ancora decisamente orientata all'espansione.

Poche cifre sono sufficienti a configurare l'entità del fenomeno: 14,6 milioni di veicoli costruiti nel 1961 e 24,6 milioni nel 1966. Dal canto loro, i sei paesi grandi costruttori (USA, Repubblica Federale Tedesca, Giappone, Regno Unito, Francia, Italia) sono passati complessivamente da 13 milioni ad oltre 21 milioni di autoveicoli.

Si è registrato altresì un sensibile sviluppo di alcuni produttori di secondo piano (Canada, Australia, Brasile, Svezia, Argentina e Spagna).

Anche l'Europa Orientale ha partecipato all'espansione, superando, nel quinquennio, con preponderante ruolo dell'URSS, il livello del milione ed avviandosi a quello del milione e mezzo, con prospettive di ulteriori sensibili sviluppi non appena entreranno in funzione gli impianti costruiti o ampliati attraverso le collaborazioni ricercate in Occidente.

Merita infine considerazione il fenomeno della produzione su licenza (dal puro montaggio alla produzione in loco dei componenti), fino a non molti anni or sono assai limitato e che si è esteso oggi notevolmente, riguardando ormai tutte le aree economiche. Si è infatti passati in sei anni da 170 impianti a circa 400, funzionanti in 55 paesi, mentre altri 80 sono allo stadio di progetto. Favoriscono la diffusione del sistema le politiche di molti Stati in fase di sviluppo economico, volte a incoraggiare la propria espansione industriale e a risparmiare divise estere.

Parallelamente al generale incremento si è sviluppato il processo di adeguamento delle capacità produttive e di ristrutturazione delle imprese automobilistiche caratterizzato dalla ricerca di dimensioni sempre maggiori dei singoli complessi.

Relativamente a questo aspetto e senza entrare in dettagli, su molti dei quali — del resto — ci si è intrattenuti nelle relazioni degli anni pre-

cedenti, è sufficiente ricordare che il processo stesso si sta sviluppando secondo due principali direttrici:

a) fusioni e concentrazioni, con successiva ristrutturazione dei nuovi complessi così costituiti; questo indirizzo è seguito specialmente dall'industria britannica indipendente;

b) autonomo sviluppo della dimensione di singoli complessi aziendali, attraverso il potenziamento delle unità produttive esistenti, ovvero mediante la creazione di nuovi stabilimenti specializzati: esempi significativi al riguardo sono lo stabilimento di Rennes della Citroen, dove viene costruita la vettura AMI 6, i due stabilimenti Renault di Cléon e Sondouville, di cui il secondo per la R 16, lo stabilimento della Ford di Genk, quello della Opel di Anversa, ecc.

Un altro aspetto dello sviluppo dell'industria automobilistica merita infine una considerazione: ci riferiamo a tutta una serie di accordi di collaborazione e di cooperazione in campi particolari, quali il coordinamento delle reti commerciali, la ricerca tecnologica, gli approvvigionamenti, ecc.; accordi aventi tutti lo scopo di ridurre i costi di produzione e di distribuzione delle vetture.

Per ritornare al 1966, dei 24,6 milioni di autoveicoli prodotti, il 78% (19,3 milioni) è costituito dalle vetture ed il residuo 22% (5,3 milioni) dai veicoli industriali.

Intorno al 6% si valuta l'incremento del parco circolante, che si stima sia giunto a 191 milioni di unità contro i 179 circa di fine 1965.

Aumentato risulta anche il numero degli automezzi esportati, non soltanto in cifre assolute, 4,6 milioni di unità a fronte di 3,7 del 1965, ma anche come percentuale sulla produzione, salita dal 16% circa a quasi il 19%.

La riduzione del tasso di incremento della produzione mondiale 1966 rispetto al 1965 è stata determinata — come già accennato in precedenza — specialmente dal particolare andamento dell'industria automobilistica americana, la quale, dopo diversi anni di congiuntura favorevole, ha subito — lo scorso anno — una imprevista battuta di arresto, che peraltro non risulta abbia avuto negative influenze sugli imponenti piani di sviluppo delle aziende USA, in patria ed all'estero.

La produzione, infatti, che nei primi mesi si era avviata sugli stessi altissimi livelli del 1965, ha dovuto successivamente essere frenata di fronte a qualche cedimento della domanda interna; né l'esportazione — notoriamente limitatissima — poteva offrire adeguati compensi. Il primato produttivo del 1965 è rimasto così insuperato (10,4 milioni di veicoli nel 1966 a fronte di 11,1 dell'anno precedente).

È interessante comunque rilevare che, proprio in un anno di ristagno della domanda interna, le importazioni negli USA hanno raggiunto cifre da primato assoluto, superando, con 976.000 unità (560.000 nel 1965), il precedente record del 1959 (719.000 unità). Il fatto può trovare spiegazione in due ordini di motivi: il graduale abbandono, da parte delle case

americane, delle vetture cosiddette « compatte », che all'inizio del decennio avevano duramente contrastato l'introduzione delle vetture europee, e la avviata importazione da parte delle grandi società americane dei modelli prodotti dalle loro filiazioni europee.

Al di fuori del nostro continente va registrato anche l'eccezionale sviluppo dell'industria nipponica, il cui progresso sul 1965 sfiora il 22%, così ripartito: 26% per le vetture e 19% per i veicoli industriali. Al riguardo è da rilevare che i 2,3 milioni di unità prodotte nel 1966 fanno riscontro a meno di 200 mila del 1958.

Ciò ha consentito all'industria giapponese di scalzare il Regno Unito dal terzo posto della graduatoria mondiale dei paesi costruttori.

Anche le esportazioni e le immatricolazioni risultano in quel paese in sensibilissimo aumento: oltre il 31% le prime ed il 26% le seconde; per contro, le importazioni restano a livelli quasi trascurabili in rapporto alle dimensioni del mercato locale: 13.000 unità nel 1965, salite a 15.726 nel 1966, di cui 15.244 vetture.

Nell'area CEE sono stati costruiti 6,7 milioni di autoveicoli contro i 6 milioni del 1965.

È un risultato importante, che segna un miglioramento di oltre l'11%, dopo lo sviluppo assai più lento del triennio 1963-65 quando si rimase ancorati a posizioni comprese fra i 5,5 e i 6 milioni di unità. Il traguardo anzidetto è stato raggiunto nonostante il ristagno determinatosi nella Germania Federale.

Particolarmente notevoli i progressi conseguiti nella produzione di autoveicoli: 6,1 milioni di unità contro 5,4 del 1965, mentre i veicoli industriali sono rimasti, per il terzo anno, stazionari intorno a 550.000 unità.

Nei confronti della produzione mondiale, il Mercato Comune ha rappresentato il 27%, con qualche miglioramento rispetto al 1965 (25%). Da notare che in tali cifre non si tiene conto dei montaggi extracomunitari in Belgio e nei Paesi Bassi.

Le esportazioni della CEE negli Stati terzi sono valutabili in 1.940.000 autoveicoli (1.580.000 nel 1965) con un sostanziale avanzamento del 22%. Questa quota si avvicina al 30% della produzione rispetto al 26% del 1965 e al 28% del 1964: si ha cioè un ampliamento della presenza CEE oltre i propri confini.

Per quanto riguarda le importazioni da Paesi terzi, nel 1965 si erano sfiorate le 150.000 unità. Nell'anno decorso si è avuto un decremento ed il consuntivo finale è di 96.000 unità.

Uno sguardo infine alle immatricolazioni: salgono da 4.380.000 a 4.576.000 (+4,3%). In dettaglio: vetture da 4.000.000 a 4.176.000; veicoli industriali da 380.000 a 400.000.

Per quanto riguarda l'EFTA, nel 1966 si è riscontrato, per il secondo anno consecutivo, un calo del 5% nella produzione complessiva, scesa da 2.385.000 a 2.250.000 autoveicoli; in dettaglio: 1.780.000 vetture e 470.000 veicoli industriali.

Questo stato di cose è determinato dall'andamento dell'industria automobilistica inglese, la cui importanza è del tutto prevalente nel quadro d'insieme. Una diminuzione del 6% si è infatti registrata nella produzione automobilistica del Regno Unito (2.042.000 veicoli in confronto ai 2.180.000 del 1965), in relazione anche ad alcuni provvedimenti governativi, quali la limitazione delle vendite a rate e l'aggravio della fiscalità indiretta; non vanno inoltre dimenticate le conseguenze della consueta situazione sindacale inglese, che si è tradotta in gravi e prolungati scioperi.

Anche le immatricolazioni sono diminuite complessivamente del 4% (—5% le vetture, —1% i veicoli industriali) e le esportazioni del 9% (—11% le sole autovetture).

Di fronte a questo andamento della domanda interna ed estera le case produttrici hanno reagito alla situazione con un marcato rinnovo dei modelli da un lato e, dall'altro, accelerando il cammino sulla via delle concentrazioni che, come accennato, caratterizza specialmente l'industria del Regno Unito (fusione nella BMH - British Motor Holding, della BMC e della Jaguar, con la partecipazione anche della Pressed Steel; assorbimento della Rover da parte della Leyland che già aveva assorbito nel 1962 la Standard Triumph International).

Questo, in rapida sintesi, il quadro mondiale, nel quale ben si è inserito, nel corso del 1966, il nostro Paese, che con 1.365.000 unità ha raggiunto un nuovo record nella produzione di autoveicoli: gli incrementi relativi sono del 16,2% rispetto al 1965 e del 15,7% rispetto al 1963 quando fu raggiunto il precedente livello primato.

L'Italia ha così consolidato la propria posizione tra i Paesi produttori, che la vede al sesto posto, preceduta dalla Francia e seguita dal Canada. A questo successo hanno contribuito sia le vetture (1.282.418), per le quali la domanda è rimasta sostenuta nel corso dell'anno, sia i veicoli industriali (83.480), che si sono risollepati bene dopo la notevole contrazione subita nel 1964, grazie alla ripresa dell'attività in diversi comparti produttivi. Da parte sua, l'industria è riuscita a mantenere i prezzi di vendita pressoché invariati, e talora li ha ribassati, nonostante l'aumento di alcune importanti componenti dei costi di produzione.

Le immatricolazioni, con 1.074.690 unità, sono aumentate complessivamente del 14,4%: in particolare le vetture del 14,5%, i veicoli industriali del 12,1%. Anche l'esportazione è risultata superiore del 20,5% a quella del 1965, con 393.569 autoveicoli, ed ha così compensato largamente l'incremento del 10% delle importazioni.

La rilevanza delle cifre esposte si fa notare nel quadro generale dell'economia italiana: il reddito nazionale si è incrementato infatti — nel 1966 — del 5,5% in termini reali, l'espansione dei consumi è stata pari al 5,3% e l'indice della produzione industriale italiana nel suo insieme è aumentato dell'11,2%. L'incremento produttivo realizzato dalle attività automo-

bilistiche (16,1%) fornisce pertanto la misura della loro crescente incidenza sullo sviluppo economico e sociale del Paese.

Nella ripartizione per cilindrata, rileviamo che la quota delle vetture medie (1000-1500 cc.) è salita dal 26% al 34% del totale per prodotto: appare quindi in via di consolidamento anche presso di noi la spinta verso cilindrata maggiori, propria dei mercati più maturi, secondo la tendenza già riscontrata negli altri Paesi europei. Tuttavia la cilindrata media italiana, nonostante l'anzidetto aumento, resta pur sempre ancora al di sotto dei 900 cc., cioè al livello più basso fra quelli dei maggiori paesi automobilistici europei, compreso tra i circa 1100 cc. della Francia e i 1450 della Germania.

Il parco automobilistico nazionale al 31 dicembre 1966 aveva raggiunto 7 milioni di unità, con una densità media di 8 abitanti per veicolo, ancora sensibilmente inferiore a quella degli altri paesi della CEE. Inoltre, si rilevano accentuati squilibri territoriali: le regioni meridionali presentano — infatti — un grado di motorizzazione ancora molto basso (nel 1966 contro i 5-6 abitanti per autoveicolo rispettivamente del Piemonte e della Lombardia, la Calabria e la Basilicata avevano ancora, rispettivamente, una densità di 16 e 19 abitanti per autoveicolo). L'inevitabile tendenza al miglioramento di questa situazione costituisce una delle premesse di base delle notevoli prospettive di sviluppo ancora configurabili per l'automobile in Italia.

Nel primo semestre dell'anno in corso la produzione e la vendita di autoveicoli hanno continuato a far registrare consistenti progressi.

Gli autoveicoli costruiti, 831.343, di cui 777.133 autovetture, sono infatti aumentati — nel confronti del 1966 — del 22,7% (+22,4% per le sole autovetture), mentre le esportazioni complessive (222.965 unità di cui 211.757 autovetture) hanno anch'esse segnato un incremento sostanziale (+14,3% nel totale e +15,6% per le sole autovetture).

Meno agevole riesce invece il confronto con lo scorso anno per le vendite sul mercato interno (712.065 in totale, di cui 671.558 autovetture), in quanto il dato relativo alle immatricolazioni del primo semestre 1966 fu alterato dalla anomalia del mese di giugno, durante il quale l'agitazione del personale dell'Ispettorato della Motorizzazione ridusse sostanzialmente le immatricolazioni perfezionate rispetto agli acquisti di veicoli effettuati nel mese stesso. Il confronto risulta invece significativo per i primi sette mesi dell'anno: il progresso del 1967 sull'uguale periodo del 1966 ha raggiunto il 18,7% (+22,7% per le sole autovetture).

Anche per l'industria automobilistica italiana la fase attuale risulta dunque contraddistinta da una decisa tendenza all'espansione, con tassi mediamente più marcati rispetto a quelli degli altri grandi paesi produttori, probabilmente in rapporto ai consistenti margini di sviluppo ancora esistenti, come visto, per la motorizzazione del nostro Paese.

È chiaro comunque che, anche in rapporto al deciso orientamento internazionale verso i « mercati aperti », gli ulteriori progressi configurabili

per la nostra industria non potranno prescindere dal consolidamento e dallo sviluppo delle posizioni già acquisite sui mercati esteri.

La nostra industria ha saputo finora tenere validamente il passo nella competizione internazionale, pur se alcune condizioni ad essa esterne, che sfuggono quindi completamente al suo controllo e alla sua competenza, non hanno certo contribuito a renderle agevole il cammino. Ma nella situazione sempre più concorrenziale che si prospetta sui mercati mondiali, anche e proprio in rapporto a quella tendenza ai « mercati aperti » cui si è accennato sopra, il permanere di questi ostacoli esterni potrebbe finire per giocare un ruolo decisamente negativo.

La problematica è sempre la stessa e se ne è accennato diffusamente nelle precedenti relazioni: l'entità della posta in palio e il pericolo che molti sforzi possano venir compromessi ci inducono peraltro a ripeterci. L'automobile è ancora soggetta — in Italia — ad un trattamento fiscale che affonda le sue radici in tempi molto lontani, nei quali il mezzo di trasporto appariva più come un genere di lusso che come uno strumento di lavoro, generalmente diffuso quale esso è oggi, trattamento che ha finito con il determinare indubbe distorsioni nello sviluppo tecnico della produzione italiana.

Confidiamo, pertanto, che in occasione della prossima riforma della imposizione indiretta (istituzione dell'imposta sul valore aggiunto e dell'imposta integrativa, in sostituzione dell'IGE e delle imposte sui consumi), un'obiettiva e realistica valutazione della funzione economica e sociale che l'automobile sta sempre di più svolgendo, direttamente e indirettamente, come produttore di reddito, presieda alla determinazione dei criteri di applicazione del nuovo sistema nei confronti dell'automobile stessa.

In quest'ottica si inserisce anche la *vexata quaestio* della tassa di circolazione automobilistica, della quale da tempo è stata richiesta la modifica. In sede comunitaria è da tempo allo studio la definizione di criteri di unificazione della base dell'imposta; più recentemente, nel corso delle trattative per il Kennedy Round, i rappresentanti americani hanno elevato formale richiesta affinché la tassa di circolazione (che in alcuni paesi europei, ma soprattutto nel nostro, colpisce particolarmente le vetture di media-grossa cilindrata) venga modificata.

Anche di fronte a queste prese di posizione esterne è auspicabile che — da parte sua — la nostra competente autorità riconsideri realisticamente i rischi di una impostazione fiscale antiquata la quale — come accennato — tende ancora ad influenzare l'orientamento tecnico della produzione nazionale in senso contrario all'evoluzione in atto in tutti gli altri grandi paesi concorrenti.

Ma vi sono altri elementi, al di fuori di quello fiscale, che penalizzano la nostra produzione nei confronti di quella estera; citiamo come esempio l'obbligo nel nostro Paese (unico tra tutti gli altri europei) dell'uso del costoso vetro stratificato per il parabrezza delle autovetture, mentre tutti gli altri Stati — non certo insensibili ai problemi della sicurezza —

accettano il più economico, ma tecnicamente egualmente valido vetro temperato.

Nuovi problemi stanno inoltre prospettandosi ai costruttori di automobili italiani in relazione alle misure, già proposte o allo studio da parte delle Autorità governative, in rapporto agli indubbiamente angosciosi problemi del traffico e della riduzione degli incidenti stradali.

L'industria automobilistica è certamente la prima a riconoscere l'importanza, umana e sociale, dei traguardi che l'Autorità governativa si propone di raggiungere: ma proprio nell'intento di contribuire realisticamente al raggiungimento dei traguardi stessi non è possibile non avanzare qualche riserva circa l'impostazione tecnica che viene posta alla base delle misure anzidette.

Nella specie non sembra che una soluzione adeguata del problema della « sicurezza » possa ottenersi attraverso la ventilata adozione di restrizioni (limiti di velocità generali, patenti differenziate) più o meno drastiche, che non ostacolerebbero l'impiego sconsiderato delle vetture minori, costituenti la stragrande maggioranza del nostro parco, ma che, per contro, avrebbero effetti seriamente negativi per l'industria produttrice sul piano concorrenziale. La necessità di adeguare tecnicamente le vetture offerte alle norme anzidette porrebbe infatti fuori mercato le vetture stesse nei paesi, e sono la stragrande maggioranza, nei quali non vigono misure limitative del genere. Né è pensabile di impostare una produzione collaterale esclusivamente per l'esportazione. Per contro, nessun ostacolo potrebbe essere evidentemente posto all'introduzione in Italia delle vetture di produzione straniera, non assoggettabili alle limitazioni tecniche di cui si è accennato.

Relativamente poi al recente schema di disegno di legge che sancisce il ritiro immediato della patente da parte degli organi di polizia, sulla base dell'accertamento — necessariamente soggettivo — della violazione di determinate norme del Codice della Strada, non possiamo non rilevare che un tale provvedimento attribuirebbe a semplici organi esecutivi la facoltà di decidere una sanzione così grave, finora demandata soltanto al Prefetto che la patente stessa ha rilasciato. In linea generale, osserviamo che gli strumenti per un giusto condizionamento dell'impiego degli autoveicoli esistono già nella legislazione in vigore; l'importante è di assicurare agli organi di controllo la possibilità di farli applicare, garantendo ad essi una crescente efficienza operativa ed una possibilità di continuo, tempestivo intervento.

In conclusione, pur se eque e meditate revisioni di alcune norme attuali sono prospettabili ed auspicabili (ed a questo proposito non possiamo che compiacerci per il lavoro svolto dalle varie Commissioni istituite dall'ACI per le riforme del Codice della Strada, riforme che, nella loro ancora provvisoria stesura, appaiono però improntate a realismo e a completa conoscenza dei problemi affrontati), è da ritenersi che una sostanziale e duratura soluzione del problema della « sicurezza » potrà



LIA

Leonardo Innovation Archives

soprattutto ottenersi, oltrechè attraverso le anzidette revisioni e il costante accrescimento delle possibilità e capacità operative degli organi di polizia, anche mediante una vasta e approfondita opera di educazione civica e stradale dei cittadini: a questo fine, utilissima potrà risultare l'attuazione obbligatoria di specifici corsi nelle scuole di ogni ordine e grado.

b) SETTORE AEROSPAZIALE

Nel periodo in considerazione, l'industria aeronautica è stata caratterizzata — sul piano internazionale — da una serie di sviluppi di notevole interesse che, per quanto riguarda il settore civile, possono essere così sintetizzati:

- prosecuzione dei lavori per il supersonico anglo-francese « Concorde »: tale progetto è ormai in fase di realizzazione assai avanzata, tanto che il volo dei primi due prototipi — secondo autorevoli fonti specializzate — dovrebbe avvenire fra la fine del corrente anno e la prima metà del 1968. Vale la pena di sottolineare che il progetto stesso è, sotto il profilo finanziario, interamente a carico dei rispettivi governi e che l'onere relativo alla costruzione dei soli prototipi è andato col tempo dilatandosi in misura assai sensibile: recentemente, si era detto di una spesa dell'ordine di 865 miliardi di lire, ma in base alle ultime indicazioni risulterebbe che tale cifra sarà quasi certamente superata;
- prosecuzione dei lavori relativi al supersonico russo « Tupolev 144 ». Trattasi di un progetto parallelo a quello anglo-francese; le caratteristiche dell'aviogetto sono praticamente simili a quelle del « Concorde » ed anche la data dei voli di prova dovrebbe grosso modo coincidere. Va altresì segnalata la prossima entrata in servizio del quadrireattore « Ilyushin 62 », che unitamente al « Tupolev 154 » appartiene alla nuova generazione di aerei sovietici, destinati a competere sul mercato mondiale con i prodotti occidentali. L'industria aeronautica sovietica dedica attualmente una parte crescente della propria attività alla produzione di aerei per uso civile: la gamma dei velivoli di più recente realizzazione è molto vasta e comprende tipi a breve, medio e grande raggio. Contemporaneamente, essa sta cercando di incrementare le esportazioni sia verso i paesi di analogo regime politico, sia e soprattutto verso i paesi in via di sviluppo;
- fase di progettazione finale del prototipo del supersonico americano ad ala variabile Boeing 2707 (« SST »). Troppo note sono le vicende di questo programma perché se ne debba riferire in questa sede: è sufficiente ricordare che si parla di una spesa di circa 900 miliardi di lire, a carico del Governo Federale per un'aliquota variabile tra il 75 e il 90%. I collaudi in volo di questo gigantesco aviogetto (ogni esem-

plare del quale verrà a costare all'incirca 22 miliardi) non avverranno prima del 1972-73;

- avanzata costruzione del Boeing 747, il subsonico americano a grande capacità — 400 persone circa — che dovrebbe presumibilmente entrare in servizio nel 1969; il costo relativo è a carico della casa costruttrice.

Resta infine da accennare al problema dell'aereo per medio raggio a grande capacità di trasporto, più comunemente noto come « Airbus », al quale — com'è noto — volgono la loro attenzione sia gli Stati Uniti, sia alcuni paesi europei.

Per quanto riguarda questi ultimi, da tempo è stata data notizia di un progetto comune anglo-franco-tedesco: esso riguarderebbe un bireattore, con capacità di trasporto di circa 300 passeggeri ed una autonomia intorno ai 2.000 km: quanto ai tempi di attuazione, si è parlato di completamento del progetto definitivo per il luglio 1968, di primi voli dei prototipi nel 1971 e di produzione effettiva nella primavera del 1973.

I lavori per la realizzazione del velivolo sono stati suddivisi in diverse fasi. Il 26 settembre scorso è stato concluso, presso il Ministero degli Esteri di Bonn, un accordo tra Inghilterra, Francia e Germania circa la prima fase, che comprende tutti gli studi preparatori necessari alla messa in cantiere dell'« Airbus »; essa contempla anche una organizzazione comune industriale e commerciale. Nel documento citato, i tre paesi hanno convenuto che, se gli studi suddetti accerteranno la convenienza di passare alla fase di realizzazione del velivolo, i rappresentanti dei rispettivi governi torneranno a riunirsi alla fine del giugno 1968 per prendere una decisione definitiva al riguardo.

Le spese saranno così ripartite: la Francia e la Gran Bretagna assumono ciascuna il 37,5% delle spese di sviluppo della fusoliera e delle ali (esclusi i motori e le attrezzature di volo) e la Germania il 25% (parte terminale della fusoliera), per un totale complessivo valutato in 130 milioni di sterline (circa 229 miliardi di lire). Per la parte motori ed attrezzature di volo, la Gran Bretagna assume il 75%, la Francia e la Germania rispettivamente il 12,5% ciascuna, per un totale di circa 60 milioni di sterline (circa 105 miliardi di lire).

Fino all'aprile 1968, si prevede di spendere 2 milioni di sterline (3,5 miliardi di lire) per la cellula e 6 milioni di sterline (10,5 miliardi di lire) per il motore, interamente a carico dei rispettivi governi.

È prevista la realizzazione in comune della cellula tra Sud Aviation, Hawker Siddeley e gruppo tedesco per l'« Airbus » (Bolkow-SIAT, Messerschmitt, VFW, Dornier, Hamburger Flugzeugbau): la Sud Aviation sarà capo commessa. Per il motore, del tipo RB-207 Advanced Technology Engine, da costruirsi in collaborazione tra Rolls-Royce, SNECMA e MAN, tale ruolo è stato affidato alla società inglese.

Negli Stati Uniti, si interessano attivamente del problema le tre maggiori

case aeronautiche, Boeing, Mc Donnell-Douglas e Lockheed, quest'ultima spinta anche dal vivo desiderio di reinserirsi nel mercato commerciale, dato che la sua produzione ha ormai da molti anni un carattere quasi esclusivamente militare. È recentissimo il suo annuncio ufficiale di un progetto di trireattore (CL-1011), che costituisce chiaramente una prima tempestiva risposta americana all'ancora incerto programma europeo.

Quanto precede rappresenta l'elencazione, sia pure estremamente sommaria, dei progetti fondamentali nei quali sono attualmente impegnati i colossi mondiali in campo aeronautico (Stati Uniti ed Unione Sovietica), nonché le altre nazioni che, ad assai maggiore distanza, dispongono comunque, nel settore in esame, di una industria di dimensioni consistenti: Inghilterra, Francia ed anche Germania Occidentale.

Queste ultime, peraltro, come risulta ad esempio dai progetti « Concorde » e « Airbus », per poter essere in grado di dire la propria parola sulla scena aeronautica internazionale, hanno dovuto riunire le proprie forze: i costi di progettazione e sviluppo dei grandi velivoli moderni hanno raggiunto ormai livelli talmente elevati che, ad eccezione dei due « grandi », nessun paese è più in grado di sostenerli economicamente da solo; la collaborazione tra le industrie aeronautiche di paesi diversi offre il vantaggio di ripartire i costi di sviluppo e la possibilità di ridurre quelli di produzione in rapporto alla maggiore ampiezza della serie realizzata. Comunque, è un fatto che il crescente interesse con il quale i paesi anzidetti guardano all'industria aeronautica civile conduce inevitabilmente alle seguenti conclusioni:

- 1) essa è certamente destinata — già oggi ed ancor più in futuro — ad assolvere una particolare funzione pilota in seno all'economia di un paese industrialmente progredito, soprattutto in relazione alle elevatissime tecnologie in essa impiegate;
 - 2) gli effetti moltiplicatori che essa induce le valgono un riconoscimento di priorità ai fini generali e sono alla base, nel contesto di una visione globale dei problemi dello sviluppo industriale di un paese, dell'interesse pubblico alla sua espansione. Ciò è ampiamente dimostrato dal rilevante — quando non totale — appoggio finanziario di cui gode l'industria aeronautica civile nelle citate nazioni di punta;
 - 3) uno sviluppo positivo delle produzioni civili adempie al compito fondamentale di permettere all'industria aeronautica una regolare e costante attività produttiva, svincolata dalla discontinuità dei programmi militari. Relativamente a questi ultimi, è bene ricordare che essi hanno costituito nell'ultimo ventennio l'essenziale fonte di attività per l'industria aeronautica nazionale, tanto da poter affermare che soltanto ad essi — seppur limitati e discontinui — si deve se è stato possibile assicurare la sopravvivenza in Italia di questo settore industriale di avanguardia.
- Preme — d'altra parte — sottolineare ancora una volta il loro determi-

nante ruolo propulsivo ai fini dell'avanzamento tecnologico delle stesse costruzioni aeronautiche e dell'industria in generale; un ruolo che le pone come fattore essenziale del processo di sviluppo industriale. Quello delle costruzioni militari è sempre stato, dagli incerti inizi dell'aviazione fino alla sua attuale rapidissima evoluzione, il settore aeronautico di avanguardia, trascinatore di tutte le applicazioni civili: basti pensare che gran parte degli aerei di linea che in tutto il mondo hanno volato, volano e voleranno nei prossimi anni sono derivati direttamente da modelli o concezioni di velivoli militari.

D'altra parte è proprio in funzione delle arditissime realizzazioni militari che, da un continuo ed ingente sforzo di ricerca, nasce una miriade di tecniche e tecnologie avanzatissime che, attraverso il travaglio dell'esperienza militare, si trasferiscono poi — per naturale e, vorremmo dire, inevitabile processo — in economiche applicazioni civili.

Le considerazioni fin qui esposte acquistano un peso tanto maggiore, se si tien conto che — come sottolineato in precedenti occasioni — il settore aerospaziale nel nostro Paese non ha finora potuto trovare, per vari e complessi motivi, adeguate possibilità di sviluppo. Né, d'altro canto, era stata ancora effettuata una organica messa a punto della situazione dell'industria in parola e dei possibili aiuti da parte dello Stato, specie in vista di collaborazioni internazionali di particolare rilevanza.

Va a questo punto fatto presente che, negli ultimi mesi, sono intervenuti alcuni fatti nuovi di notevole interesse, nei quali va riconosciuta alle Autorità responsabili la volontà di conferire definitivamente all'industria in esame, nel più ampio quadro generale di una consapevole ed organica politica aerospaziale, una posizione di priorità in sede di programmazione nazionale.

Il primo è costituito dall'esplicita indicazione contenuta nel Programma di sviluppo economico — approvato dal Parlamento alla fine dello scorso mese di luglio — che, nella parte relativa ai trasporti aerei (capitolo XI, paragrafo 135, ultimo comma), dice testualmente: « Sarà presa in considerazione la possibilità di concedere incentivi all'industria aerospaziale per mantenere, sul piano della cooperazione multilaterale, la presenza attiva dell'Italia in un settore di avanguardia, i cui progressi scientifici e tecnologici si ripercuotono favorevolmente in tanti altri settori dell'economia ».

Altro fatto di considerevole portata è quello rappresentato dalla decisione, adottata nel giugno dello scorso anno, di costituire presso il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica un Gruppo di Lavoro Interministeriale per l'esame dei problemi dell'industria aeronautica nazionale. I lavori del Gruppo sono terminati alla fine di luglio con la presentazione ai Ministri interessati di una relazione nella quale, oltre ad un esame approfondito dei problemi anzidetti, vengono fornite indicazioni per una politica di sviluppo del settore, cui è stata riconosciuta una rilevanza ai fini pubblici.

Il 28 luglio scorso, infine, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha riconosciuto l'esigenza di inquadrare il progetto stesso nell'ambito di una politica di ampliamento della struttura produttiva italiana, con particolare riguardo al Mezzogiorno. Detto ampliamento — secondo le decisioni del CIPE — dovrà investire in particolare i settori industriali tecnologicamente più avanzati e rispetto ai quali si manifesta l'esigenza di una intensificazione degli investimenti, specialmente nel Mezzogiorno, anche alla luce di iniziative in atto nell'ambito comunitario.

In conseguenza, il CIPE ha concentrato la sua attenzione sui settori aeronautico ed elettronico ed ha incaricato il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica di costituire due Gruppi di Lavoro; essi avranno il compito di presentare, entro la fine del 1967, un rapporto sulle prospettive di sviluppo dei due settori, sui relativi investimenti, nonché sulle forme attraverso le quali lo Stato può assicurare il suo concorso. Particolare importanza, inoltre, sarà data alla possibilità di orientare la localizzazione dei nuovi impianti nelle aree di sviluppo del Mezzogiorno: va infatti tenuto conto che le attività aeronautiche ed elettroniche sono caratterizzate da un valore aggiunto molto elevato, ciò che costituisce un fattore di grande importanza ai fini dell'incremento e della qualificazione dell'occupazione, problema quest'ultimo particolarmente sentito nelle zone d'Italia industrialmente meno sviluppate, e quindi in quelle meridionali.

È noto che l'attività di progettazione e costruzione svolta dalla nostra industria aeronautica è stata finora diretta essenzialmente a sviluppare tecnologie già note, non disponendo l'industria stessa delle ingenti risorse ed attrezzature necessarie per affrontare i grandi progetti allo studio o in corso di attuazione presso i più importanti paesi costruttori. Non va inoltre sottaciuto che, se da una parte le aziende aeronautiche nazionali possono contare solo su un limitato volume di commesse in campo militare, dall'altra esse non dispongono di un adeguato mercato « interno » nel settore civile.

In questo quadro, le fonti qualificate concordano nel configurare le possibili linee di sviluppo del settore come segue:

- in campo civile, l'industria italiana potrà indubbiamente continuare a svolgere attività di coproduzione di cellule e di motori su licenza o in subfornitura. A quest'ultimo riguardo, sarà sufficiente ricordare i brillanti risultati già ottenuti nell'ambito del Gruppo Finmeccanica dall'AERFER, con il noto accordo con la Mc Donnell-Douglas, che costituisce una valida premessa per ancor più qualificate future collaborazioni;
- buone prospettive esistono anche per la cosiddetta aviazione generale (aerei leggeri non di linea) e per gli elicotteri, rami nei quali i produttori italiani hanno già conseguito buoni successi;

- egualmente interessante e tecnologicamente più impegnativa appare evidentemente la realizzazione di velivoli moderni di maggiori dimensioni. Ci si riferisce — in particolare — alla progettazione e costruzione di aerei di linea leggeri, per percorsi brevi: è questo un settore nel quale, secondo gli esperti, dovrebbero ritenersi aperte favorevoli prospettive tenuto conto che ad esso è legato un mercato che si prospetta consistente, nei prossimi anni, sia per una prevedibile espansione del traffico « regionale », sia per le necessità di progressiva sostituzione dei numerosi aerei a pistone e a turboelica tuttora in servizio. In questo senso si è già orientata la nostra AERFER;
- per quanto concerne gli aerei più complessi e di tecnologie più avanzate, è ovviamente da escludere che l'industria italiana sia oggi in grado di assumerne autonomamente la realizzazione, mentre resta aperta l'eventualità di una partecipazione a progetti in comune con altri paesi.

Le linee di possibile sviluppo esposte, nella misura in cui ipotizzano per la nostra industria — oggi alquanto dispersa — un ruolo molto più impegnativo, implicano tutte, in maggiore o minor grado, un processo di riorganizzazione strutturale e produttiva tale da assicurare le premesse tecniche ed economiche indispensabili. Questo processo, a sua volta, presuppone un fermo e concreto impegno, da parte del Governo, di assicurare allo sviluppo delle costruzioni aeronautiche civili un sostegno comparabile a quello fornito dai governi di altri paesi, e comunque in misura sufficiente a permettere una partecipazione qualificata dell'industria italiana ad eventuali progetti internazionali; partecipazione che per essere dignitosa ed efficace deve instaurarsi sin dalla fase di ricerca e di progettazione.

Per quanto riguarda le costruzioni militari, le prospettive di attività restano ovviamente legate soprattutto alle possibilità finanziarie dell'Aeronautica Militare Italiana.

In questo quadro il taglio, recentemente proposto in sede di Consiglio dei Ministri, al progetto di bilancio dello Stato da sottoporre al Parlamento per l'esercizio 1968, per la parte relativa al Ministero della Difesa (60 miliardi, di cui ben 28 relativi al solo capitolo delle costruzioni aeronautiche), ripropone inquietanti interrogativi sull'avvenire di questo importante settore dell'industria, anche perché potrebbero essere rimessi in discussione importanti impegni di lavoro già assegnati dall'Amministrazione Militare all'industria, alcuni dei quali in avanzata fase di esecuzione.

È ovviamente appena il caso di fare presente che quanto finora osservato a proposito delle lavorazioni aeronautiche propriamente dette vale in pieno anche per le attività spaziali: in questo campo le iniziative integrate su base europea ELDO ed ESRO — la durata delle quali, è bene ricordarlo, scade nel 1971 — appaiono inadeguate ad assicurare un sufficiente volume di lavoro.

Per concludere, va una volta di più sottolineato che, per uno sviluppo adeguato ed armonico dell'attività aeronautica in generale e di quella spaziale in particolare, fattore insostituibile è pur sempre la ricerca scientifica, la quale spietatamente discrimina i paesi votati alla decadenza da quelli in continuo progresso. In effetti, non è difficile rendersi conto che, se l'industria nazionale non saprà trovare gli strumenti per tenersi al passo, in questi settori avanzati, con i paesi più progrediti, si radicherà per essa, a scadenza non lontana, una situazione di soggezione, sia tecnologica, sia — come diretta conseguenza — economica, che dovrebbe apparire fin d'ora inaccettabile.

Pertanto, in prima istanza, sembra opportuno determinare un processo di concentrazione delle attività di ricerca del ramo per far cessare le attuali dispersioni di energie e di mezzi, i quali potrebbero così essere adeguatamente convogliati — secondo l'indicazione contenuta nella Relazione previsionale e programmatica per il 1967 delle PP.SS. — « verso le frontiere dello sviluppo economico e tecnologico ».

c) SETTORE ELETTROMECCANICO

Dopo due anni di gravi difficoltà congiunturali, il 1966 ha fatto registrare una ripresa sufficientemente generalizzata, dalla quale è rimasto escluso il solo comparto del macchinario e delle attrezzature per la trazione ferroviaria.

La produzione fatturata nel 1966, dell'ordine di 952 miliardi, ha, nel suo complesso, superato il massimo raggiunto prima della crisi congiunturale (861 miliardi nel 1963); va, peraltro, rilevato che a tale incremento hanno contribuito sostanzialmente i beni destinati al consumo (elettrodomestici, radio e TV civili, apparecchiature elettriche per veicoli stradali) mentre i beni di investimento, ad eccezione delle apparecchiature per telecomunicazioni, sono restati ancora a livelli insoddisfacenti: il macchinario per produzione e trasporto di energia è rimasto di quasi il 21% al di sotto della produzione 1963, il materiale per trazione ferroviaria addirittura del 41%, gli equipaggiamenti industriali del 2,5%. Anche i materiali elettrici destinati all'edilizia non hanno ancora recuperato il livello 1963 (10,5% in meno).

Significativo è poi il dato relativo al consumo apparente del mercato interno, comprensivo cioè del saldo dell'interscambio: gli 800 miliardi consuntivati nel 1966 rappresentano un aumento del 9% sul 1965, ma sono ancora al di sotto del 9% nei confronti del 1963, quando il consumo apparente aveva superato gli 880 miliardi.

Ciò dimostra che anche nel 1966 le esportazioni hanno potuto offrire una valida alternativa alla ancora scarsa dinamicità del mercato interno; tuttavia sul piano economico le vendite all'estero hanno continuato a effettuarsi a prezzo di forti sacrifici sui ricavi e con le ormai consuete



LIA

Leonardo Innovation Archives

difficoltà di carattere extra doganale: ci si riferisce in particolare alla nota questione della imposizione di particolari norme tecniche di controllo, di standard qualitativi e di sicurezza, con i quali — specialmente nei paesi del Mercato Comune Europeo — si eludono spesso le norme comunitarie. Lo squilibrio tra costi e ricavi ha continuato ad essere pesante anche sul mercato interno: basti in proposito tener presente che, di fronte a un aumento del costo della manodopera del 67% rispetto al 1962, il fatturato pro-capite è aumentato nello stesso periodo soltanto del 15%. Nella prima metà del 1967 la situazione ha fatto registrare ulteriori miglioramenti nell'ambito dei beni d'equipaggiamento, anche a seguito della ripresa delle ordinazioni da parte dell'ENEL, restando ancora molto pesante il comparto della trazione ferroviaria. Ha cominciato, per contro, a farsi preoccupante l'andamento degli elettrodomestici, che nel 1966 — pur mostrando di risentire i primi segni di flessione del mercato interno — avevano sostanzialmente contribuito all'andamento complessivo del settore elettromeccanico, con una esportazione pari a quasi il 60% della produzione ed al 42% delle vendite all'estero complessive dell'industria elettromeccanica. In questo primo semestre, invece, mentre da un lato le vendite all'interno hanno subito un'ulteriore diminuzione, in connessione anche con gli inasprimenti degli oneri fiscali sulla energia elettrica e — più recentemente — della imposta di consumo, dall'altro hanno cominciato a flettere, per motivi congiunturali, anche le vendite all'estero.

Le ombre che si profilano per il settore degli elettrodomestici, che finora aveva svolto una funzione notevolmente propulsiva, non possono quindi non aumentare le preoccupazioni ancora esistenti circa le prospettive degli altri rami dell'industria elettromeccanica italiana, la cui situazione, come lo stesso Programma di Sviluppo Economico Nazionale esplicitamente ha riconosciuto, è caratterizzata dal persistere di tutta una serie di fatti negativi esterni, che appesantiscono in misura progressivamente crescente il problema di fondo, cioè quello di una struttura eccessivamente frazionata, sulla quale più volte ci si è soffermati nelle precedenti relazioni, e che è stata considerata critica dallo stesso Programma. Nel proprio ambito, la Finmeccanica ha decisamente affrontato il problema, attraverso le note operazioni di fusione e concentrazione, che hanno interessato l'Ansaldo San Giorgio, le Officine Elettromeccaniche Triestine e il settore beni strumentali della Compagnia Generale di Elettricità.

È quindi auspicabile che, conformemente alle direttive del Programma nazionale, si compia ogni sforzo — da parte degli interessati, adeguatamente sostenuti ed anche indirizzati dalle autorità pubbliche, ad evitare scoordinamenti e improvvisazioni — per realizzare una razionale struttura complessiva, caratterizzata da più efficienti dimensioni aziendali e da una maggiore specializzazione.

Si avverte altresì la necessità di provvedimenti specifici che valgano ad eliminare, o quanto meno ridurre sensibilmente, le dannose conseguenze dei fattori negativi sopra esposti.

Tali provvedimenti, che potrebbero tra l'altro favorire il processo di razionalizzazione strutturale, dovrebbero concernere almeno quelli che appaiono i punti maggiormente « dolenti »: l'unificazione e la tassatività delle norme tecniche, il « dumping » da parte di imprese estere e gli sgravi all'esportazione. I due ultimi punti, ovviamente, riguardano più in generale l'intera industria italiana, ma particolari riflessi hanno su quella elettromeccanica che vive una vita più difficile di altri settori.

Quanto all'unificazione delle norme tecniche, mentre tutti i paesi europei hanno riconosciuto giuridicamente la normativa predisposta dai rispettivi Comitati nazionali, in Italia non esiste ancora un riconoscimento delle norme del Comitato Elettrotecnico Italiano. Ne consegue che qualunque prodotto può essere venduto sul mercato nazionale senza alcuna remora di carattere tecnico.

Un primo passo per regolarizzare questa situazione è rappresentato dal riconoscimento della personalità giuridica recentemente accordato al CEI; sarebbe ora auspicabile la sollecita approvazione da parte del Parlamento del progetto di legge, presentato lo scorso anno alla Camera, che prevede l'obbligo del rispetto delle norme del CEI, analogamente a quanto fatto in Germania per le norme VDE.

Per quanto concerne il « dumping », appare estremamente urgente intervenire a una adeguata regolamentazione anti-dumping, in considerazione del fatto che, particolarmente nelle gare presso Enti pubblici, si verifica ormai con frequenza che le industrie degli altri paesi vi partecipano offrendo prezzi molto più bassi di quelli applicati ai rispettivi clienti nazionali; ciò provoca una violenta compressione dei prezzi all'interno del mercato italiano, al di là dei limiti imposti da una sana gestione industriale. La regolamentazione della legge anti-dumping italiana dovrebbe poter consentire, in questi casi, il sollecito e deciso intervento del Ministero dell'Industria, così come avviene in America e nel Regno Unito.

Restano infine i problemi connessi alle esportazioni sui quali più volte ci si è soffermati e si ritornerà anche nel seguito della presente relazione, per quanto riguarda gli aspetti generali dei problemi stessi: in particolare si vuole in questa sede far presente la particolare spiccata sensibilità dei prodotti elettromeccanici alla elevatezza degli oneri sociali, in rapporto al livello estremamente compresso dei ricavi.

Come possibili soluzioni sono stati proposti, da taluni ambienti, l'inserimento di parte degli oneri predetti nella futura Imposta sul Valore Aggiunto, e da altri la sostituzione con una tassa, in qualche modo analoga alla « purchase tax » inglese, di cui sia possibile lo sgravio o il rimborso all'atto dell'esportazione.

Certo è che si tratta di un problema di particolare complessità e delicatezza, che trascende comunque il settore stesso: esso è stato adeguatamente sentito anche in sede di Programmazione Nazionale, con la previsione — sia pure come obiettivo di lungo periodo — della riforma dell'intero sistema previdenziale e della progressiva fiscalizzazione del fi-

nanziamiento dello stesso. In attesa di questa razionale e integrale soluzione, il settore elettromeccanico avverte, forse più di altri, l'urgenza di idonee misure transitorie.

d) SETTORE ELETTRONICO

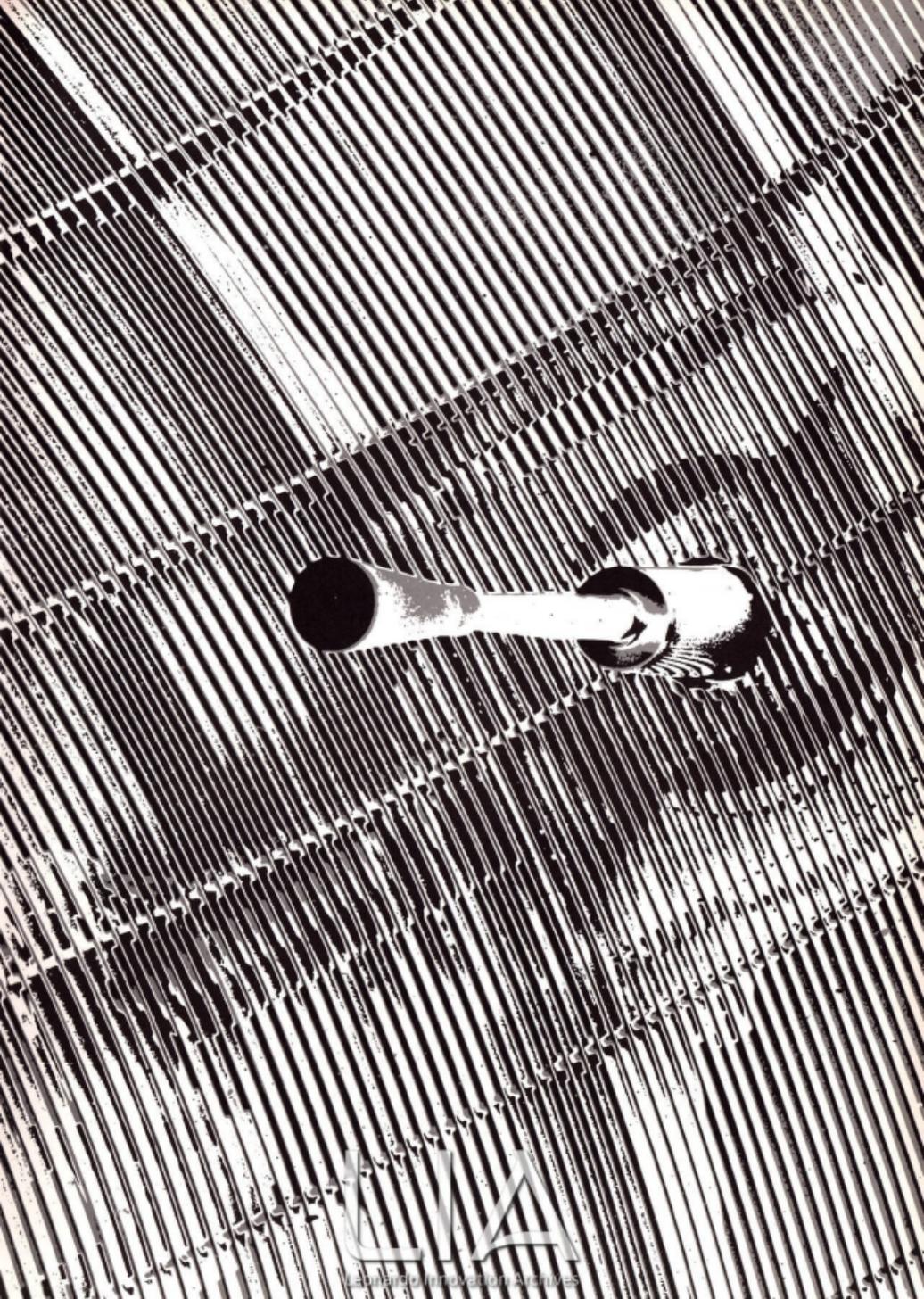
La produzione elettronica nazionale ha continuato a far registrare anche nel 1966 un andamento abbastanza favorevole; in termini di valore essa ha toccato — secondo i dati ANIE — i 316 miliardi di lire, contro i 291 del 1965, di cui 205 relativi all'elettronica professionale (182 nel 1965), esclusi cioè radio e televisione civili.

Ciò è un'ulteriore conferma del crescente ruolo che l'industria elettronica va assumendo nel quadro dello sviluppo economico nazionale, sia in considerazione dell'elevato e qualificato valore aggiunto delle sue lavorazioni, sia per il crescente apporto che essa dà all'interscambio, tanto con i paesi in via di sviluppo, specie nel campo delle telecomunicazioni, quanto con quelli più avanzati per i prodotti di più alto livello, sia infine per il suo contributo allo sviluppo del progresso tecnologico del Paese. Non va dimenticato che, a quest'ultimo riguardo, lo stesso Programma di Sviluppo Economico Nazionale considera l'elettronica come un settore di importanza strategica. E ciò valga sia per quanto concerne le applicazioni « civili », sia e ancor più per quanto si riferisce alle commesse militari.

Peraltro, anche quello dell'elettronica è un ramo dell'industria sul quale gravano problemi di molteplice natura che ne rallentano lo sviluppo e ne condizionano le prospettive. Nelle relazioni dei due anni precedenti ci si è diffusamente soffermati ad esaminarli; ciò ci consente in questa sede di limitarci a ricordarli: trattasi anzitutto del problema delle dimensioni aziendali, dell'eccessivo frazionamento delle produzioni, che non si accordano con la entità dei costi per la ricerca e lo sviluppo che, in questo settore, assumono importanza del tutto determinante.

Problemi, come è agevole rilevare, del tutto analoghi a quelli dell'industria aerospaziale, alla quale, del resto, l'elettronica è strettamente legata; quanto al riguardo è stato detto nel paragrafo dedicato al settore aerospaziale è pertanto valido anche per l'elettronico.

Un particolare richiamo in questa sede si vuol fare ad uno degli aspetti che assume il problema della indispensabile politica di sostegno al settore elettronico nel campo della ricerca scientifica: anche con riferimento alle commesse militari, cui si accennava dianzi, appare infatti opportuno rilevare ancora una volta l'importanza dei « contratti di ricerca », che rappresentano uno strumento attraverso il quale lo Stato potrebbe dare un considerevole appoggio all'industria, con la definizione tempestiva di temi di studio di interesse pubblico e che per le loro dimensioni risultino consoni alle effettive possibilità del nostro Paese.



LI

Leonardo Innovation Archives

L'importanza delle commesse di studio conferite da Enti pubblici risulta anche da altre due considerazioni: la prima consiste nel fatto che esse, integrando le somme che le aziende devolvono alla ricerca, consentono alle aziende stesse di assegnare ai laboratori dimensioni adeguate per attrezzature, numero di persone impiegate, ecc., rendendo la ricerca stessa molto più efficiente e redditizia; la seconda, che permette alle aziende di crearsi dei ricercatori da poter impiegare anche in seguito, ciò che invece non sempre può essere fatto autonomamente per l'elevato costo dell'addestramento di tale personale specializzato.

Ciò ovviamente non esaurisce il necessario impegno da parte dello Stato nei confronti dell'industria elettronica; rappresenta piuttosto solo uno degli aspetti di un più vasto problema che investe la politica di programmazione economica. Ci si riferisce cioè alla necessità di predisporre e rendere noti tempestivamente i programmi di settore.

Considerato che un'industria sana deve destinare parte non indifferente delle sue risorse allo sforzo di sviluppo, le scelte dei temi sul piano aziendale risulteranno grandemente facilitate dal conoscere per tempo quello che le Amministrazioni pubbliche potranno richiedere. Non può essere sottaciuto che spesso, in passato, tali necessità sono state conosciute troppo tardi perché l'industria fosse in grado di offrire apparati di propria progettazione, rendendo conseguentemente inevitabile l'approvvigionamento all'estero, con evidente danno, oltretutto per il mancato lavoro, anche per l'esborso di valuta estera.

È pertanto, vivamente auspicabile una stretta propensione delle Amministrazioni dello Stato ai fini di un'attiva partecipazione dell'industria nazionale ai programmi internazionali di rilievo, specie a quelli ai quali il nostro Paese, in relazione ai suoi impegni, è tenuto comunque a partecipare. Ne è testimonianza evidente l'importante successo conseguito dalla Selenia nel grande programma NADGE, successo legato soprattutto alla precedente collaborazione degli Enti militari che in quella occasione hanno messo la Società in grado di partecipare alla gara con apparati di propria progettazione.

Problemi generali e principali linee di azione della Finmeccanica

Al 1° ottobre 1967 facevano capo alla Finmeccanica un complesso di 37 società (industriali, commerciali e di studio), con 39 stabilimenti di produzione e 34 altre partecipazioni in società secondarie; ad esse si aggiungono due società di produzione, delle quali la Finanziaria gestisce su mandato le partecipazioni.

È peraltro da tener presente che a seguito degli accordi intervenuti tra IRI ed EFIM, secondo le direttive del Ministero delle Partecipazioni Statali è stato deciso il trasferimento delle attività Finmeccanica nel settore delle costruzioni e riparazioni ferroviarie — di cui è in corso la definizione —

all'Ente per il Finanziamento dell'Industria Meccanica — EFIM. Trattasi dello stabilimento ferroviario di Pozzuoli, scorporato dall'IMAM Aerfer ed apportato alla nuova società « SOFER-Officine Ferroviarie, S.p.A. » all'uopo costituita nel mese di giugno; dell'Avis di Castellammare di Stabia; della partecipazione del 50% nella Società O.Me.Ca. di Reggio Calabria, costituita nel 1961 tra Finmeccanica e FIAT, e delle lavorazioni delle Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi. Parallelamente l'IMAM Aerfer ha modificato la sua ragione sociale in « AERFER-Industrie Aerospaziali Meridionali ».

Dopo il compimento dell'anzidetta operazione, il Gruppo Finmeccanica resterà pertanto costituito da 33 società principali, con 35 stabilimenti e altre 34 partecipazioni in società minori, oltre alle due società in mandato di cui si è accennato.

Oltre che dalle sopraccitate modificazioni concernenti il settore ferroviario, tale composizione risulta in conseguenza delle variazioni intervenute nel periodo in esame nella struttura del Gruppo: qui di seguito sono elencate quelle che hanno più direttamente interessato la Finmeccanica, mentre nel paragrafo dedicato all'azione di coordinazione verranno esaminati i principali problemi connessi a dette operazioni.

Sono in primo luogo da ricordare le operazioni già segnalate nella relazione dello scorso anno e che sono state attuate o perfezionate nel corso dell'esercizio in esame:

- nel mese di luglio, la fusione per incorporazione delle Officine Elettromeccaniche Triestine nell'Ansaldo San Giorgio, nel quadro della concentrazione, perfezionata nel dicembre successivo, nella Società « ASGEN - Ansaldo San Giorgio - Compagnia Generale S.p.A. », all'uopo costituita a Genova in compartecipazione paritetica tra Ansaldo San Giorgio e CGE - Compagnia Generale di Eletticità, delle attività relative ai beni strumentali elettromeccanici dei due complessi. La nuova Società dispone attualmente di quattro stabilimenti: due a Genova, uno a Milano (articolato in tre unità operative), uno a Monfalcone;
- nel mese di luglio, la fusione delle due società napoletane FMI - Fabbrica Macchine Industriali e MECFOND - Officine Meccaniche e Fonderie Napoletane, che ha dato vita alla « FMI.MECFOND - Aziende Meccaniche Riunite S.p.A »;
- nel mese di agosto il trasferimento alla Finmeccanica della partecipazione già detenuta dalla Nuova San Giorgio nella Filotecnica Salmorighi (99,988%), con successivo trasferimento all'IRI del 48,988%.

Sempre nel corso del 1966, nel mese di novembre, sono state rilevate dalla Finmeccanica le partecipazioni azionarie FMI-MECFOND (33,3%) nella Walworth Europa-WESPA e nella B. Biondi & C.

Nel novembre dello scorso anno, nel quadro del Programma IRI di riassetto unitario del settore cantieristico, veniva altresì deciso il passaggio

alla Finmeccanica dello stabilimento CMI Ansaldo di Genova: a tale scopo, veniva costituita tra IRI (49%) e Finmeccanica (51%) la Società « Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi - CMI S.p.A. » con sede a Genova, alla quale sono state successivamente apportate le attività dello stabilimento in questione, nonché dell'Officina Ponti e Gru di Trieste, già dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico.

Nel corso del corrente 1967, sono poi da registrare:

- nel mese di giugno, il rilievo da parte della Finanziaria, in base ad accordi intervenuti tra i Soci, del 50% del pacchetto azionario della Società Aerimpianti in precedenza posseduto dalla dell'Orto Chieregatti: la Società, nella quale l'Ansaldo San Giorgio deteneva già l'altra metà del capitale, fa ora capo interamente al Gruppo;
- nel mese di giugno, in relazione all'ingresso nel Consorzio Industrie Associate - CIA della FIAR - Fabbrica Italiana Apparecchi Radio, la redistribuzione fra gli azionisti del capitale sociale dello stesso CIA, con la cessione al nuovo Socio del 10%; conseguentemente la partecipazione Finmeccanica è scesa dal 20% al 18%. Parallelamente il CIA - che, come noto, è capocommessa per l'Italia nel programma ELDO - ha modificato la ragione sociale in « Compagnia Industriale Aerospaziale - CIA S.p.A. »;
- nel mese di giugno, l'aumento dal 10% al 35% della partecipazione Finmeccanica nella Società Italiana Impianti, l'iniziativa IRI nel campo della grande impiantistica di cui si è detto diffusamente nella relazione dello scorso anno, mediante l'esercizio dell'intero diritto di opzione rilasciatoci dalla Finsider.

Nel corso dell'esercizio è stato conferito alla Finmeccanica da parte dell'Istituto per lo Sviluppo delle Attività Produttiva - ISAP:

- con decorrenza 10 ottobre 1966, il mandato di dirigere e gestire la Società « SAIMP - Società Azionaria Industrie Meccaniche Padovane », operante nel campo delle macchine utensili e alla quale l'ISAP partecipa per l'80% del capitale sociale;
- con decorrenza 2 maggio 1967, il mandato di partecipare alla gestione, in nome e per conto dello stesso ISAP, della Società « Advanced Machine Systems - ALINAVI S.p.A. », con sede a Napoli, che svolge attività nel settore dei mezzi navali di superficie di avanzata concezione tecnica ed in particolare di alinavi, nella quale l'ISAP detiene il 30% del capitale sociale.

È infine da segnalare che in data 28 agosto u.s. è stata costituita la « Società Tecnico-Commerciale per le Macchine Utensili - TE.CO.MU. S.p.A. » con sede a Torino e capitale sociale di 100 milioni di lire sottoscritto dalla Finmeccanica (51%) e dalla Olivetti (49%). La nuova società svolgerà

un'attività tecnico-commerciale diretta al collocamento delle macchine utensili che la SAIMP produrrà su progetti Olivetti, in base ad un recente accordo di cui si dirà più avanti.

a) AZIONE DI COORDINAMENTO

La politica di coordinamento e di razionalizzazione strutturale, che da anni caratterizza l'attività di promozione e di assistenza della Finmeccanica nei confronti delle aziende collegate, ha avuto nel corso dell'esercizio un particolare impulso, anche in relazione alle crescenti esigenze di inserimento in spazi economici sempre più vasti e in rapida evoluzione, che rendono determinanti per la vita delle aziende validi assetti e adeguate dimensioni.

Sulla base di questa considerazione ed anche in rapporto alle esperienze di questi ultimi anni, tale politica si è andata orientando in modo particolare verso i quattro settori di « punta »: automobilistico, elettromeccanico, aerospaziale, elettronico. In questi settori si concentra in misura del tutto prevalente l'attività del Gruppo: durante il 1966 il loro fatturato ha rappresentato oltre il 65% del totale (percentuale che sale ad oltre il 70% non considerando le aziende ferroviarie di prossimo trasferimento all'EFIM); tale incidenza risulta destinata ad aumentare; gli ordini assunti nell'anno dai settori hanno infatti raggiunto il 73% del totale (75% circa, escludendo le aziende ferroviarie). Tali settori sono d'altra parte caratterizzati dalla presenza dei quattro maggiori complessi aziendali del Gruppo: Alfa Romeo, AERFER Aerospaziale, ASGEN, Selenia.

Si è detto in precedenza delle previsioni di ulteriore espansione del mercato automobilistico mondiale e di quello italiano in particolare e del costante sforzo di adeguamento delle strutture aziendali da parte dell'industria produttrice. L'Alfa Romeo ovviamente non poteva non sentire la necessità di inserirsi razionalmente in queste prospettive: in aggiunta al completamento del programma di Arese, ci si è pertanto orientati verso la creazione di un nuovo complesso produttivo decentrato, anche sulla base di analoghe favorevoli realizzazioni di altre case produttrici. Per la localizzazione della nuova iniziativa è stato prescelto il Mezzogiorno, proseguendo così nella tradizionale azione dell'IRI a favore di queste regioni, nel quadro del programma di sviluppo economico nazionale, e in considerazione anche del particolare ruolo di sostegno e di propulsione delle economie locali che l'industria automobilistica svolge con gli effetti diretti e indiretti che essa determina sul reddito e sull'occupazione.

In tale contesto e di fronte al maturarsi delle nuove esigenze di cui si è accennato, si è concretato il progetto Alfa Sud, che realizza un'idea da tempo in considerazione. Il progetto stesso, la cui approvazione — data la sua entità e natura — richiedeva una decisione finale a livello governativo, è stato sottoposto dall'IRI al Ministero delle Partecipazioni Statali e, quindi, da questo all'esame del Comitato Interministeriale per la Pro-

grammazione Economica; alla fine del mese di luglio esso è stato approvato nelle sue linee generali.

La nuova iniziativa è così entrata nella complessa fase di messa a punto: essa pone problemi di rilevante impegno decisionale, organizzativo e finanziario (localizzazione dello stabilimento, progettazione degli impianti, realizzazione dei prototipi, reclutamento e formazione del personale, ecc.) alla cui adeguata e tempestiva soluzione è legato l'avvenire della nuova impresa.

Sempre in campo automobilistico, nel quadro della razionalizzazione delle attività esistenti, si è rafforzato il rapporto di collaborazione e di integrazione della Spica con l'Alfa Romeo. La società livornese, abbandonate talune produzioni di diminuito interesse, va progressivamente intensificando le lavorazioni di parti per autovetture destinate prevalentemente all'Alfa, ma offerte anche sul mercato.

Nel settore elettromeccanico, la concentrazione nella nuova società ASGEN delle produzioni di beni strumentali Ansaldo San Giorgio - OET da un lato, e CGE dall'altro, è stata — come detto — perfezionata sul finire del 1966; subito dopo sono iniziati i lavori preparatori e gli adattamenti impiantistici per i trasferimenti — ormai in atto — di lavorazioni tra i vari stabilimenti, previsti da programmi di razionalizzazione e specializzazione produttiva che hanno ispirato l'operazione e che mirano a realizzare quelle economie di costi indispensabili nella situazione di mercato, aspramente concorrenziale, di cui si è detto nel paragrafo relativo alla situazione del settore elettromeccanico.

Parallelamente procede la riorganizzazione della rete commerciale unificata.

La decisione di scorporare dall'IMAM-Aerfer le attività ferroviarie (stabilimento di Pozzuoli), che saranno trasferite all'EFIM, ha offerto anche la possibilità di dare alla società stessa una caratterizzazione esclusivamente aerospaziale che meglio si presta a realizzare gli ulteriori sviluppi che si prospettano dopo quelli consistenti registrati negli ultimi anni, per le attività svolte dal Gruppo in questo settore. Sul quale settore — come visto in precedenza — si va concentrando l'attenzione degli organi di Governo in rapporto alla necessità di definire una politica aerospaziale nazionale, anche in vista del positivo ruolo che le attività stesse possono svolgere nella industrializzazione del Mezzogiorno.

Analoghe considerazioni ispirano l'azione Finmeccanica in campo elettronico, dove l'attività di Gruppo — imperniata prevalentemente sulla Selenia e sulla Nuova San Giorgio Divisione elettronica — è da anni in consistente e continua espansione.

Un altro settore sul quale da tempo è accentrata l'attenzione del Gruppo, in rapporto alla preoccupante consistenza dei problemi che lo caratte-



LIA

Leonardo Innovation Archives

rizzano, è quello del macchinario industriale: la pesante situazione di mercato che è seguita alla crisi congiunturale, e che solo ora comincia a mostrarsi meno sfavorevole, ha fortemente limitato l'attività delle aziende del ramo, aggravandone i problemi di struttura. Non si dimentichi fra l'altro che queste aziende sono — nel Gruppo — quelle che hanno sempre maggiormente risentito delle pesanti situazioni di origine: distruzioni belliche, riconversioni.

Dopo la fusione delle società FMI e MECFOND e l'integrazione dei contigui stabilimenti nella FMI.MECFOND di Napoli, di cui si è detto nella relazione dello scorso esercizio, si è andata sviluppando l'azione di specializzazione, razionalizzazione e sviluppo delle diverse produzioni e di riorganizzazione generale delle strutture aziendali, anche sulla base di una approfondita analisi condotta sui diversi aspetti della situazione aziendale: in questo quadro si inserisce il recente accordo di licenza intervenuto con la importante società americana Danly, per la produzione e la vendita, in esclusiva nei paesi del MEC, in Grecia e in Turchia, delle ben note presse costruite dalla stessa Danly; un accordo che si prospetta come un valido strumento per contribuire alla soluzione dei delicati problemi che l'Azienda sta attualmente fronteggiando.

Come si è già avuto modo di accennare, nel Gruppo si è recentemente inserita, in virtù del mandato di gestione e direzione conferito dall'ISAP alla Finmeccanica, la SAIMP di Padova operante nel settore in esame con produzione di macchine utensili leggere e medie. Per questa azienda è in corso di attuazione un organico programma di potenziamento e razionalizzazione sul piano impiantistico e produttivo; in questo quadro va ricordata la definizione dell'accordo con la OLIVETTI, in base al quale questa ultima società trasferirà alla SAIMP le attività produttive da essa finora svolte nel campo delle macchine utensili (fresatrici, frese pialle, rettificatrici). La produzione Olivetti, già validamente affermata, destinata prevalentemente ad industrie con lavorazione di serie, permetterà alla SAIMP di completare ed ampliare adeguatamente la propria gamma produttiva e di consolidare la propria presenza sul mercato; sul piano commerciale la SAIMP si avvarrà dell'opera della società TE.CO.MU., di cui si è già detto, all'uopo costituita in compartecipazione Finmeccanica-Olivetti. Alle trattative in parola ha partecipato anche la Sant'Eustacchio, interessata all'accordo per il rilievo dalla Olivetti di alcuni tipi di macchine di maggiori dimensioni.

È proseguita altresì l'opera di riassetto del settore della meccanica tessile — che fa ora capo alla Nuova San Giorgio, l'Azienda più importante del Gruppo nel settore stesso — con l'apporto alla stessa Nuova San Giorgio del reparto telai della SAFOG e il trasferimento delle lavorazioni già svolte in questo campo dalla OTO Melara e dalle Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi.

In connessione con lo scorporo del reparto meccanico-tessile della SAFOG e con la concentrazione FMI.MECFOND, si è proceduto anche al riordino

del settore fonderie acciaio: il complesso fonderia getti di Napoli, già della MECFOND, è stato apportato alla SAFOG, il che permetterà una più razionale ripartizione del lavoro tra le due attuali unità produttive di questa azienda, attraverso un programma di specializzazione che prevede la effettuazione delle produzioni di serie a Napoli e di quelle non di serie a Gorizia.

Sempre nel quadro del nuovo assetto del settore meccanico-tessile e in rapporto alle esigenze di una maggiore specializzazione della Nuova San Giorgio, è stato deciso il trasferimento delle lavorazioni degli ausiliari di bordo da questa ultima società alla « Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi CMI », recentemente entrata — come detto — nel Gruppo e operante nel campo degli impianti per raffinerie, per l'industria petrolchimica e per cementerie, con lo stabilimento ex Ansaldo di Genova Fegino, e in quello delle gru di ogni tipo e portata con l'officina di Trieste, già appartenente ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico e recentemente apportata nella stessa CMI.

L'ingresso nel Gruppo di quest'ultima società si inserisce nel quadro della politica di sviluppo dell'attività nel campo della grande impiantistica, alla quale sono interessate anche varie altre aziende Finmeccanica. Questa politica trova — sul più vasto piano IRI — il suo completamento nell'azione della Società Italiana Impianti, nella quale la Finmeccanica ha — come visto — recentemente aumentato la propria partecipazione dal 10% al 35%; la sua attività nel campo dell'« engineering » impiantistico e del « contracting » per forniture di impianti completi, a servizio ed ausilio delle produzioni di Gruppo di beni di investimento, non mancherà di dare i suoi frutti sia pure con la gradualità imposta dagli indispensabili tempi commerciali e tecnici: un primo concreto risultato è costituito dall'acquisizione, ormai definita, in unione con un consorzio francese, dell'importante commessa per il nuovo impianto siderurgico peruviano di Chimbote, di cui si era fatto cenno già nella relazione dello scorso anno; sono attualmente in corso da parte della SII altre importanti trattative, che si confida possano essere favorevolmente concluse.

b) AGGIORNAMENTO E POTENZIAMENTO DEI MEZZI DI PRODUZIONE E DELLE STRUTTURE AZIENDALI

Gli investimenti effettuati dalle aziende del Gruppo nel corso del 1966 sono ammontati a 17,4 miliardi di lire.

La quota più consistente ha ancora riguardato il complesso di Arese dell'Alfa Romeo: il nuovo magazzino prodotti finiti (autosilo) è stato terminato ed è già in funzione; è stata altresì ultimata l'azienda ricambi, mentre sono regolarmente proseguiti i lavori per la fonderia leghe leggere e la officina stampaggio a caldo, delle quali sono praticamente ultimate le opere murarie; sono in corso l'installazione dei servizi e la predisposizione di quella degli impianti, che dovrebbero essere completati nell'anno per

permettere l'entrata in funzione nel 1968. È contemporaneamente proseguito lo sviluppo dei progetti relativi al trasferimento delle lavorazioni meccaniche ad Arese, parallelamente alla definizione dei piani produttivi. Sono stati altresì acquistati contigui lotti di terreno, sui quali verrà realizzato, fra l'altro, il raccordo ferroviario.

Investimenti di rilievo sono stati effettuati anche a Pomigliano, sia nel settore automobilistico sia e soprattutto in quello aeronautico, in relazione ai nuovi programmi di costruzione di parti e di revisione di motori a reazione.

Sono stati completati i nuovi stabilimenti della DELTA di Serravalle e della Società Bulloneria Europea di Monfalcone, mentre nel giugno è terminata la costruzione del nuovo stabilimento Wayne di Pomezia, ormai in piena attività produttiva. Importi consistenti sono stati investiti dall'AERFER Aerospaziale per le attrezzature occorrenti allo sviluppo delle lavorazioni della commessa Douglas, dall'OTO Melara per quelle relative alla produzione di mezzi cingolati e corazzati e dalla Selenia in relazione all'ampliamento del fabbricato TLC dello stabilimento di Roma.

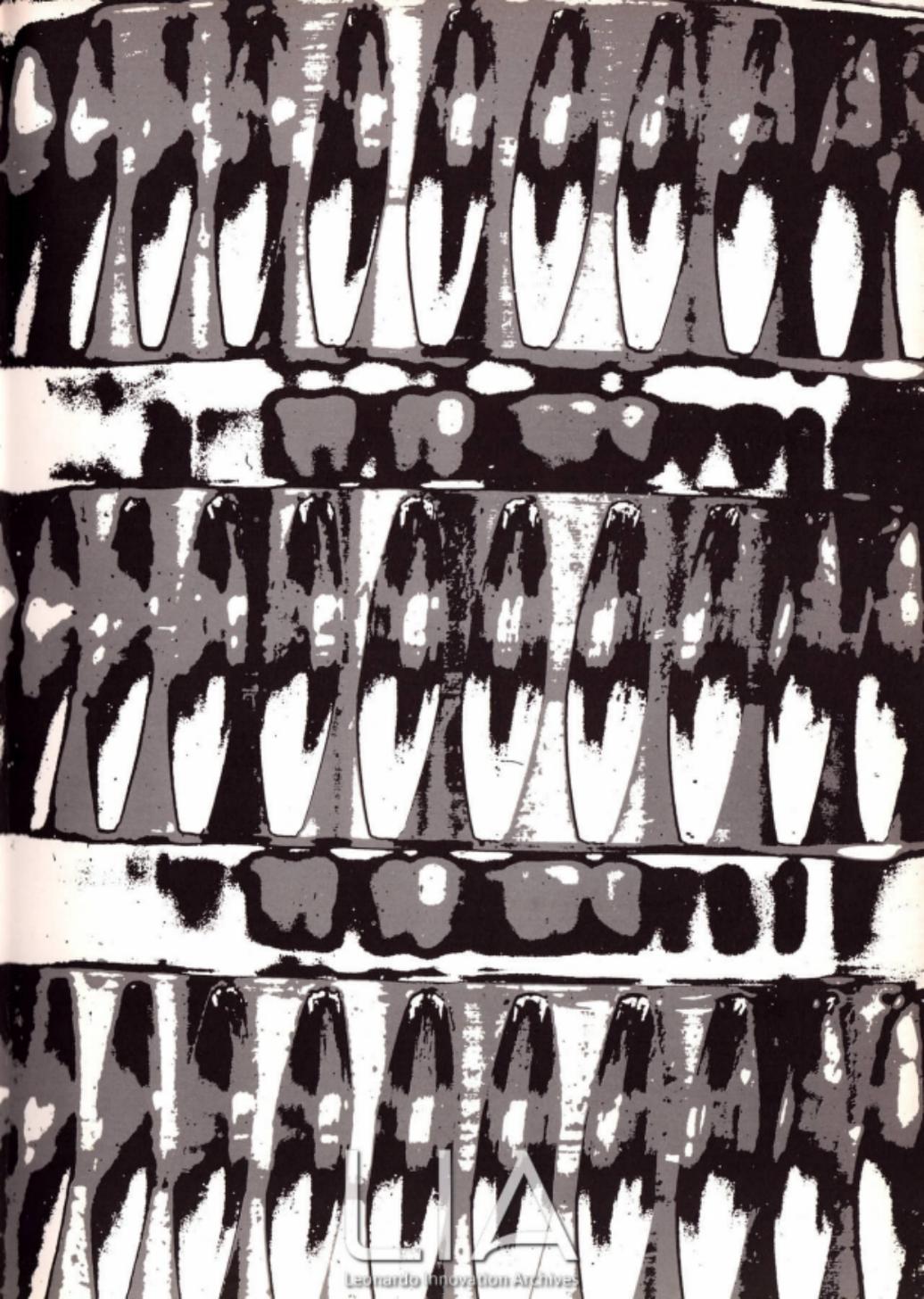
L'Ansaldo San Giorgio — da parte sua — ha limitato nel 1966 gli investimenti ai rinnovi e alle opere indispensabili, in vista della definizione — ora in corso — dei programmi impiantistici conseguenti alla concentrazione con la CGE da cui è sorta l'ASGEN.

Il Gruppo Finmeccanica ha ora di fronte, oltre al completamento dei programmi avviati, i progetti relativi alla realizzazione di nuove iniziative, al completo ammodernamento di alcune unità produttive e al potenziamento di altre, in rapporto alle esigenze dimensionali e produttivistiche imposte dalle nuove condizioni dei mercati e dall'evoluzione tecnologica.

Un rilievo del tutto particolare assumono — in questo quadro — i programmi del settore automobilistico e in particolare quello relativo alla nuova iniziativa Alfa Sud, che accanto al rilevante impegno per la soluzione dei problemi tecnici, organizzativi e commerciali che essa comporta, ne richiederà uno altrettanto ingente sul piano finanziario: l'entità configurabile per gli investimenti necessari pone l'iniziativa stessa in una posizione di assoluto rilievo fra quelle in atto nell'intero Gruppo IRI.

Anche il completamento del programma di Arese impegnerà a fondo l'Alfa Romeo, tanto più che i tempi di esecuzione delle relative opere devono esser tali da consentire il tempestivo adeguamento alla dinamica del mercato.

L'opera di rinnovamento dei mezzi di produzione è stata affiancata, anche nel periodo in considerazione, dall'azione svolta dalla Finanziaria per lo svolgimento e l'adeguamento tecnico-organizzativo. Parallelamente allo studio e alla soluzione nell'ambito aziendale di problemi connessi a particolari ed essenziali aspetti operativi (gestione dei materiali, normalizzazione e tipizzazione, controllo dell'andamento produttivo, semplificazione delle procedure, ecc.), particolare attenzione è stata riservata nel decor-



Leonardo Innovation Archives

so esercizio all'analisi — contemporanea e comparata — di tutti i settori di attività di singole aziende, per valutare la validità e la rispondenza, rispetto agli obiettivi aziendali, dell'impostazione strutturale e delle soluzioni tecnico-organizzative in atto.

È stato inoltre ripreso lo sviluppo dei temi organizzativi di impostazione generale, mediante la creazione di specifici Comitati di studio costituiti da esperti della Finanziaria e delle aziende.

c) ATTIVITÀ COMMERCIALE ALL'ESTERO

Nella relazione dello scorso anno furono sottolineate le numerose difficoltà che le aziende incontrano nel collocamento sui mercati esteri delle produzioni meccaniche in genere, e dei beni strumentali in particolare, i quali — per contro — proprio sui mercati esteri devono trovare gli sbocchi indispensabili per compensare le limitate possibilità di assorbimento da parte di quello interno.

Anche nell'esercizio in esame le condizioni per un maggiore sviluppo delle esportazioni italiane non sono migliorate rispetto alla situazione delineata lo scorso anno, sia per il permanere di difficoltà economico-valutarie in alcuni tra i più importanti dei nostri già tradizionali mercati di esportazione (Argentina, Brasile, Uruguay, Jugoslavia, Egitto, per citarne solo alcuni), sia perché la tanto attesa nuova legge (n. 131 del 28-2-1967) in materia di assicurazione e finanziamento dei crediti all'esportazione, che pur risponde — nella sua formulazione — alle esigenze che l'hanno determinata, non è, all'atto pratico, ancora in condizioni di assolvere pienamente il suo ruolo: a parte il ritardo con cui è stato promulgato il regolamento relativo (Decreto Ministeriale del 3 luglio u.s.), la disponibilità di fondi presso il Mediocredito permane insufficiente. Ostacola altresì un maggior sviluppo delle esportazioni la limitata entità del plafond assicurativo, ormai del tutto inadeguato al notevole volume assunto dalle forniture italiane a pagamento dilazionato.

In tale situazione appaiono legittime le preoccupazioni alle quali si è accennato, soprattutto per il settore dei beni strumentali, destinati in particolare ai paesi in via di sviluppo.

Per mantenere le posizioni acquisite e possibilmente per migliorarle la Finanziaria e le aziende si avvalgono, per il settore impiantistico — come sottolineato in altra parte della relazione — del valido appoggio della Società Italiana Impianti, con la quale la Finmeccanica procede in perfetta collaborazione.

La Capogruppo, da parte sua, sta intensificando progressivamente i propri sforzi per il mantenimento e l'ampliamento delle correnti di esportazione, con una presenza il più possibile continua ed assidua su tutti i mercati, anche in quelli che lasciano intravedere possibilità di collocamento in un futuro non immediato. In questi ultimi tempi, in particolare, l'attività del Servizio Commerciale è stata estesa ad altri paesi (Centro America,

Messico, Australia, Nuova Zelanda e Filippine), mentre è in programma un potenziamento dell'azione nel Sud America.

Questa intensa attività, che non ha mancato negli anni passati di dare frutti concreti, come confermano del resto i risultati dell'esercizio in esame, lascia sperare quanto meno in un progressivo aumento delle forniture all'estero di prodotti Finmeccanica.

Andamento produttivo e commerciale del Gruppo nel suo insieme

Nel 1966 si è registrato un sensibile incremento degli ordini assunti dal Gruppo, che hanno superato i 320 miliardi di lire con un aumento di circa 70 miliardi, pari al 26,5%: il fatturato — oltre 273 miliardi — è risultato del 5% circa superiore a quello del 1965. Sono dati questi che mettono in evidenza, da un lato, i residui riflessi negativi della precedente fase congiunturale, particolarmente critica per i beni strumentali; dall'altro, una ripresa ormai sufficientemente generalizzata, pur con residui squilibri, che trova riscontro nella espansione delle ordinazioni, superiori anche di un 13% circa a quelle del 1964 (dell'ordine di Lmldi 284), allorché si registrò il precedente massimo di Gruppo.

Nei primi sei mesi del corrente anno, le acquisizioni di lavoro hanno raggiunto i 174 miliardi, sullo stesso livello del primo semestre 1966, mentre il fatturato ha sfiorato i 161 miliardi, con un incremento di circa 25 miliardi (18%): ai fini di una corretta interpretazione di questi dati devesi tuttavia tener conto che essi comprendono anche quelli relativi alla nuova società « Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi - CMI » (Lmldi 1,7 di ordini), nonché al settore beni strumentali CGE apporato nell'ASGEN. Per contro, non figura ancora la commessa per l'impianto siderurgico di Chimbote, di fatto acquisita ma non ancora formalmente perfezionata alla data del 30 giugno. In linea generale, l'anno in corso registra progressi in tutti i settori ad eccezione di quello ferroviario, dove il flusso di ordinazioni si è fermato del tutto, e di quello aeronautico, ove peraltro, tenuto conto delle grosse commesse poliennali perfezionate lo scorso anno, il livello delle nuove ordinazioni assunte può considerarsi assai soddisfacente.

Come messo già in evidenza in quanto precede, i settori automobilistico, aerospaziale, elettromeccanico ed elettronico hanno accentrato da soli — nel 1966 — il 73% (74% nei primi sei mesi del 1967) degli ordini assunti dall'intero Gruppo.

Un rapido esame dei singoli andamenti mette in evidenza, in campo automobilistico, gli ulteriori progressi dell'Alfa Romeo. Le vendite 1966 di autovetture si sono avvicinate alle 68.000 unità, con un aumento del 16%,

risultante da un 22% per le esportazioni e da un 14% per il mercato interno; gli anzidetti sviluppi sono stati conseguiti nonostante i ricorrenti e prolungati scioperi collegati al rinnovo del contratto di lavoro, che hanno pesantemente frenato l'attività produttiva dell'azienda.

Notevole il successo delle nuove vetture presentate nel corso del 1966: la Giulia 1300 TI, la 1300 GT junior, la Spider 1600.

Nei primi sei mesi del corrente anno, l'Alfa Romeo ha ancora migliorato i livelli dello scorso anno: le vendite sono aumentate dell'11% sul corrispondente periodo 1966 e sono state caratterizzate da un andamento particolarmente favorevole nel primo trimestre, successivamente rallentato, anche in relazione ad indiscrezioni circa la futura immissione di nuovi modelli sul mercato, fattore di disturbo rilevante, quest'ultimo, che pur troppo caratterizza in modo ormai cronico il mercato italiano dell'automobile.

Il settore aeronautico ha conseguito nel periodo in esame sviluppi molto rilevanti: ai 41 miliardi di ordini del 1966 hanno fatto seguito altri 13 miliardi nei primi sei mesi del 1967. Tali sviluppi concernono sia le attività motoristiche dell'azienda di Pomigliano dell'Alfa Romeo, sia le produzioni di velivoli e loro parti dell'Aerfer Aerospaziale. Il fatturato è rimasto nel 1966 grosso modo sui livelli dell'anno precedente, in quanto solo in parte ha beneficiato dell'apporto delle nuove forniture; nei primi sei mesi del 1967 esso è infatti pressoché raddoppiato.

L'Aerfer ha acquisito, in campo civile, importanti forniture di fusoliere per il DC 9, nel quadro degli accordi di fine 1965 con la Mc Donnell-Douglas, ulteriormente sviluppatasi nel corso del 1967 con un secondo contratto; in campo militare è stata definita la quota di lavoro Aerfer nel programma di produzione nazionale dell'aviogetto F 104 S per l'Aeronautica Militare Italiana e ultimamente sono stati assegnati i primi ordini relativi al G 91 Y ed al G 222 (prototipi).

Altrettanto positivo è stato l'andamento delle acquisizioni di ordini dell'Alfa Romeo, sia nel campo della costruzione di parti di motori, sia in quello delle revisioni; si ricordano, in particolare, le commesse di parti dei motori GE J 79/19 (per l'F 104 S) e J 85/13 (per il G 91 Y), per il quale ultimo all'Alfa Romeo è stato affidato il compito di capocommessa per l'Italia.

Il fatturato elettromeccanico (si ricorda che i dati 1966, per quanto concerne la principale azienda, si riferiscono alla sola Ansaldo San Giorgio) è aumentato del 19% sul 1965, anno quest'ultimo che aveva fatto peraltro registrare una pesante flessione nei confronti del 1964. Quanto agli ordini, il loro sensibile incremento (40% circa), a fronte di una situazione di mercato interno scarsamente dinamica, è attribuibile in larga misura al perfezionamento della fornitura delle parti elettriche dei locomotori per la Jugoslavia, di fatto acquisita nel 1965.

**FATTURATO E ORDINI ASSUNTI DALLE AZIENDE DEL GRUPPO FINMECCANICA
PER SETTORI MERCEOLOGICI NEGLI ANNI 1965-1966 E 1° SEMESTRE 1966-1967**

(valori in lire milioni)

PRODUZIONI	FATTURATO				ORDINI ASSUNTI			
	1965	1966	1966 1° sem.	1967 1° sem.	1965	1966	1966 1° sem.	1967 1° sem.
automobilistiche	89.825	96.069	51.323	55.688	85.961	97.352	52.878	54.843
aeronautiche	15.225	11.983	4.131	4.155	10.727	30.373	13.553	5.982
elettromeccaniche	16.096	18.655	8.501	11.031	13.421	14.044	6.947	19.894
elettroniche	6.258	4.813	3.019	2.359	13.995	10.430	9.355	14.479
ferroviarie	12.655	10.934	5.335	4.932	1.210	6.716	2.682	570
macchine tessili e del vestiario	2.435	3.577	1.563	1.689	3.151	4.860	2.622	1.365
altre macchine e impianti ind.li	6.976	7.909	4.102	3.872	7.567	8.119	2.963	5.356
altre	49.630	49.791	24.319	29.975	37.245	48.309	24.784	26.523
TOTALE	199.100	203.731	102.293	113.701	173.277	220.203	115.784	128.812

ESTERO

automobilistiche	28.258	28.498	14.879	18.063	27.375	29.946	17.403	19.245
aeronautiche	1.623	3.424	390	4.737	709	10.911	10.153	7.328
elettromeccaniche	3.720	4.959	2.729	4.290	5.553	12.334	8.305	2.298
elettroniche	12.170	12.211	6.184	7.568	13.537	27.854	9.062	4.920
ferroviarie	4.053	3.067	1.875	2.328	13.439	2.329	2.348	— 20
macchine tessili e del vestiario	1.147	1.880	659	2.004	2.967	1.338	1.018	3.092
altre macchine e impianti ind.li	2.756	5.436	3.568	2.422	4.203	3.397	1.462	324
altre	7.843	9.072	3.878	6.219	11.998	11.782	7.550	7.387
TOTALE	61.570	69.547	34.162	47.621	79.781	99.891	57.301	44.574

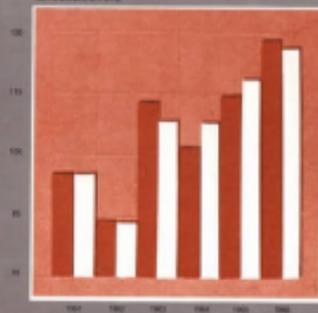
COMPLESSIVO

automobilistiche	118.083	125.567	66.202	73.751	113.336	127.298	70.281	74.088
aeronautiche	16.848	15.407	4.521	8.892	11.436	41.284	23.706	13.310
elettromeccaniche	19.816	23.614	11.230	15.321	18.974	26.378	15.252	21.992
elettroniche	18.428	17.024	9.203	9.917	27.532	38.284	18.417	19.399
ferroviarie	16.708	14.001	7.210	7.260	14.649	9.045	5.030	550
macchine tessili e del vestiario	3.582	5.457	2.222	3.693	6.118	6.198	3.640	4.457
altre macchine e impianti ind.li	9.732	13.345	7.670	6.294	11.770	11.516	4.425	5.680
altre	57.473	58.863	28.197	36.194	49.243	60.091	32.334	33.910
TOTALE	260.670	273.278	136.455	161.322	253.058	320.094	173.085	173.386

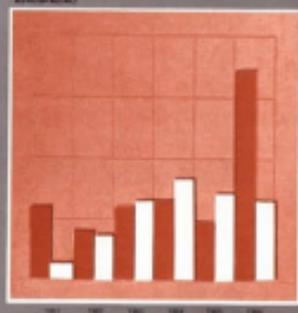
**Ordini assunti e fatturato
ripartiti per i principali settori di produzione**

milioni di lire

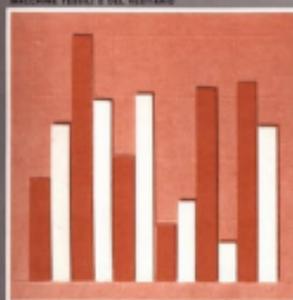
ALTRONAUTICHE



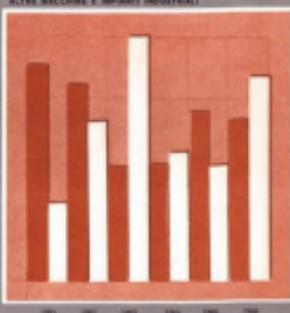
AERONAUTICI



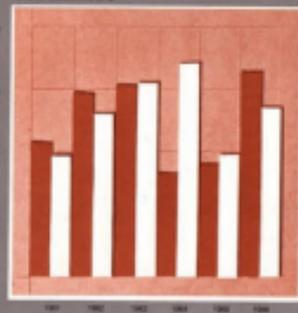
MACCHINE TESSILI E DEL SETTORE



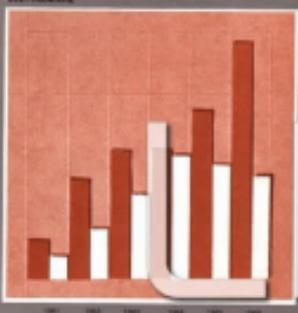
ALTRE MACCHINE E IMPIANTI INDUSTRIALI



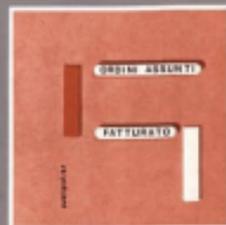
ELETTROMECCANICHE



ELETTRONICHE



ALTRE PRODUZIONI



Nei primi mesi del 1967 l'espansione degli ordini riflette sia la mutata situazione aziendale dell'ASGEN, a seguito della concentrazione, sia quella del mercato interno in ripresa, sia infine il perfezionamento di prime importanti ordinazioni da parte dell'ENEL. Apprezzabile anche l'incremento delle vendite della San Giorgio Elettrodomestici.

Un ulteriore progresso è stato compiuto in campo elettronico, nel quale gli ordini, nel 1966, sono aumentati del 40% sui già elevati livelli del 1965 e nei primi sei mesi del 1967 sono stati ancora superiori a quelli del corrispondente periodo del 1966. Il fatturato, mantenutosi nel 1966 sugli elevati livelli del 1965, nei primi mesi del corrente anno riflette la rilevante espansione in atto, frutto essenzialmente delle lusinghiere affermazioni in campo internazionale della Selenia, che ha acquisito importanti commesse, fra le quali ricordiamo quelle relative al programma NADGE (sistema di infrastrutture elettroniche a terra per la difesa aerea dell'Europa Occidentale).

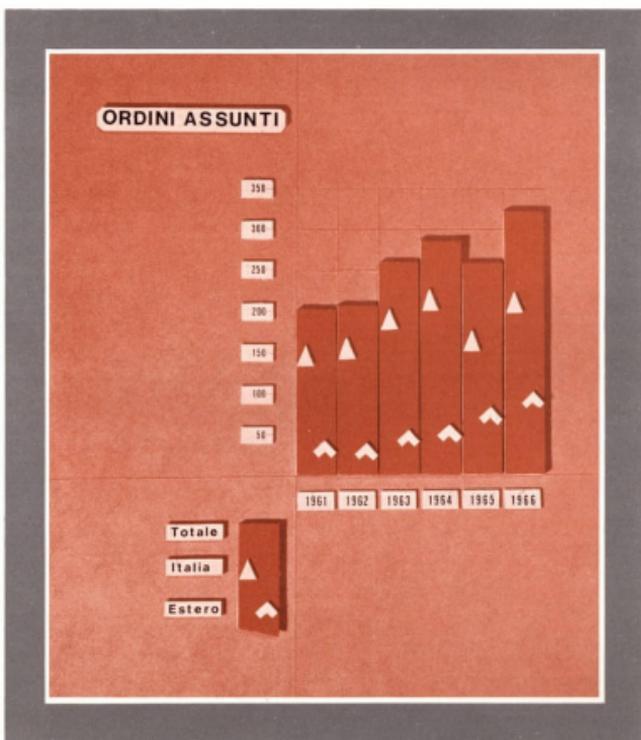
Gli ordini di macchinario industriale (compreso quello tessile) si sono mantenuti, nel 1966, sugli stessi livelli del 1965, come saldo tra un certo incremento sul mercato interno, che riflette la contenuta ripresa della domanda di beni strumentali della seconda metà dell'anno, ed una flessione all'estero. Nel primo semestre 1967, nonostante la non ancora avvenuta registrazione statistica delle cospicue forniture per l'impianto Chimbote, i dati mettono in evidenza un incremento rispetto ai corrispondenti livelli dello scorso anno: esso è attribuibile solo per una quota all'ingresso nel Gruppo della Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi - CMI; riflette quindi, da un lato, il consolidarsi della ripresa sul mercato interno dei beni strumentali e, dall'altro, specie per il macchinario tessile, un miglior andamento delle commesse estere. A quest'ultimo riguardo, determinante è stato l'apporto della nuova consistente fornitura acquisita nell'URSS dalla Nuova San Giorgio insieme alla S. Andrea di Novara.

Quanto sopra trova riscontro nell'andamento del fatturato; nel 1966 si ha un aumento, per entrambe le categorie del macchinario in considerazione (tessili ed altre), dovuto specialmente alla parte estera; nei primi sei mesi del 1967, mentre continua l'incremento per il settore tessile, gli altri macchinari risentono della pesante situazione di crisi che ha caratterizzato la domanda interna nel recente passato.

Per tutte le altre produzioni, soddisfacente è stato l'aumento degli ordini nel corso del 1966 (22%), che ha interessato la generalità delle aziende operanti in questo settore, con punte significative per la FAG Italiana, l'OTO Melara, l'Aerimpianti. Nel primo semestre 1967, le acquisizioni hanno superato del 5% i livelli del corrispondente periodo del 1966; è interessante segnalare l'ulteriore progresso della FAG Italiana e l'inizio di ripresa degli ordini della Delta, dopo la stasi imposta dal trasferimento delle produzioni a Serravalle e dalla difficile situazione di mercato.

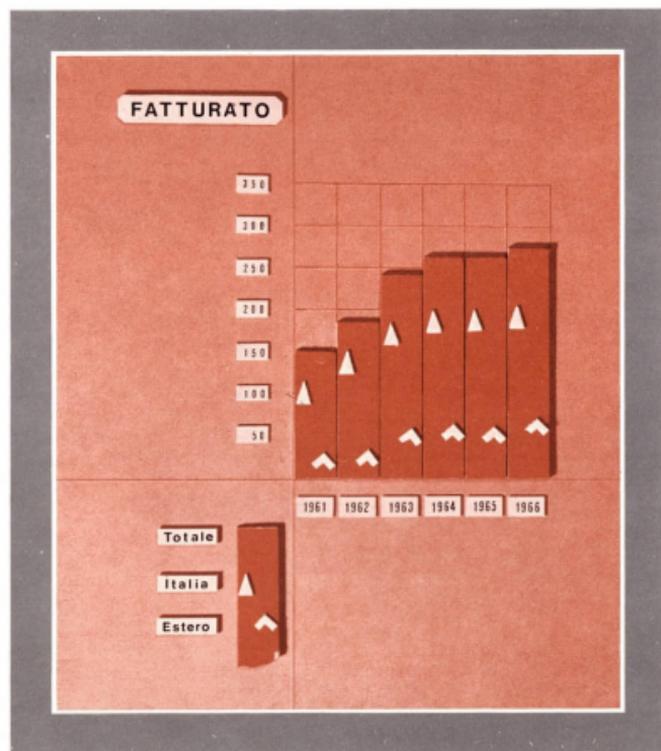
Andamento commerciale del Gruppo

in miliardi di lire



Andamento commerciale del Gruppo

in miliardi di lire



Anche il fatturato, rimasto nel 1966 grosso modo sui livelli dell'anno precedente, col primo semestre 1967 risulta in sensibile espansione (28% circa), legata soprattutto all'attività delle aziende sopra indicate.

Un cenno, infine, alla situazione del settore ferroviario, che per tutto l'esercizio in esame ha fatto parte del Gruppo Finmeccanica e del quale è ora in corso — come detto — il passaggio all'EFIM. Per esso, il periodo in considerazione è stato caratterizzato dalla progressiva diminuzione, divenuta fermo totale nel primo semestre di quest'anno, degli ordini, sia dal mercato interno, ove le aziende da ormai tre anni sono in attesa delle ordinazioni relative alla seconda fase del programma decennale FS, sia dall'estero, in relazione anche al carattere tipicamente discontinuo di tali provenienze.

L'anzidetto andamento trova riscontro nella continua riduzione del fatturato, ormai in atto da diversi anni.

Particolarmente significativo è stato nel periodo in esame lo sviluppo delle esportazioni, nonostante le difficoltà che l'azione commerciale incontra sui mercati esteri, delle quali si è detto in precedenza e che in particolare condizionano il collocamento dei beni strumentali.

Gli ordini hanno raggiunto nel 1966 i 100 miliardi di lire, pari al 31% di quelli complessivamente acquisiti dal Gruppo e con un aumento di oltre il 25% sull'anno precedente (l'incremento sul 1964 è del 66%); il primo semestre del 1967, specie tenendo conto del peso eccezionale che la registrazione di talune importanti forniture ha avuto nei primi sei mesi dello scorso anno, conferma sostanzialmente il tono sostenuto dell'attività Finmeccanica all'estero. Il fatturato del 1966, e ancor più quello del primo semestre 1967, riflettono il progressivo miglioramento dei risultati ottenuti sul piano commerciale.

Il grosso delle esportazioni risulta fortemente concentrato nelle produzioni di elevato contenuto tecnologico, che caratterizzano in misura prevalente l'attività del Gruppo. I quattro principali complessi produttivi che in tali settori operano, Alfa Romeo, AERFER Aerospaziale, ASGEN, Selenia, hanno accentratato da soli circa l'80% degli ordini esteri, sia nel 1966, sia nel primo semestre 1967.

È significativo il costante progresso delle vendite all'estero di autovetture Alfa Romeo: l'incidenza sul totale del fatturato aziendale è negli ultimi anni costantemente aumentata ed ha raggiunto nel 1966 il 22% (24% nel primo semestre 1967). AERFER e Selenia sono da considerarsi con un nome affermato sul piano internazionale.

Per quanto concerne l'ASGEN, a parte la cospicua commessa di locomotori per la Jugoslavia che ha favorevolmente influenzato il 1966, l'andamento degli ordini esteri riflette le già ricordate, croniche difficoltà della industria elettromeccanica italiana ad inserirsi nei mercati stranieri. Da

rilevare comunque che una sensibile quota della commessa Chimbote (non compresa — come detto — nei dati esposti in quanto in corso di formale perfezionamento) è di pertinenza ASGEN.

Negli altri settori, le note più positive sono venute dalla Nuova San Giorgio, per il macchinario tessile, dalle tradizionali produzioni militari dell'OTO Melara, nonché dalla espansione in atto dell'attività della WESPA-Biondi. Quelle più negative dal settore ferroviario, con il fermo totale degli ordini nel primo semestre 1967. Quanto al macchinario, confidiamo che l'acquisizione dell'ordine di Chimbote (vi sono interessate anche Sant'Eustachio e FMI.MECFOND) significhi l'inizio di una fase più favorevole, grazie anche all'azione della Società Italiana Impianti.

Problemi del lavoro

L'occupazione complessiva del Gruppo Finmeccanica, a fine 1966, era di 37.403 unità, con una diminuzione di 504 addetti (1,3%) sulla consistenza alla stessa data dell'anno precedente.

La riduzione risulta come saldo tra la flessione registrata presso alcune aziende (1.804 unità) e le immissioni di nuovo personale presso altre (1.300 unità in totale); gli incrementi di maggiore entità si sono avuti presso l'AERFER Aerospaziale (31%), la Delta (14%) la Nuova San Giorgio (8%) e la Selenia (5,7%).

L'andamento dell'occupazione nel decorso esercizio riflette ancora, seppure in modo più attenuato, la situazione congiunturale degli anni trascorsi, e quindi le difficoltà e i problemi che le singole unità produttive si sono trovate ad affrontare.

Con l'inizio del 1967 la tendenza si è invertita: nel primo semestre di quest'anno, infatti, nonostante qualche ulteriore lieve flessione in alcune aziende in via di riorganizzazione, si è registrato un aumento complessivo dei posti di lavoro di 618 unità (pari all'1,5%). L'incremento stesso sale a 4.217 (11,3%) considerando l'apporto degli stabilimenti ex CGE di Milano, concentrati nell'ASGEN, e di quello CMI di Genova. A fine giugno 1967 l'occupazione complessiva del Gruppo Finmeccanica aveva perciò raggiunto le 41.620 unità (di cui 3.435 nelle aziende ferroviarie in corso di trasferimento all'EFIM).

L'indice di mobilità totale è salito da 11,4% nel 1965 a 16,3% nel 1966, in conseguenza dell'aumento dei tassi di entrambi i termini componenti: da 4,4% a 7,5% le assunzioni, da 7% a 8,8% le cessazioni dal servizio. Il primo semestre del corrente anno si presenta con un ulteriore aumento della mobilità totale, essenzialmente per l'incremento delle assunzioni di nuovo personale.

Il fabbisogno di personale per le sostituzioni e per l'aumento degli organici si è quadruplicato nel 1966 rispetto all'anno precedente ed ha raggiunto le 2.500 unità circa nel primo semestre del 1967.

L'anzidetto andamento dell'occupazione ha richiesto un impegno e uno sforzo notevoli da parte delle aziende, ai fini del miglior utilizzo delle risorse interne, mediante il funzionamento delle capacità professionali dei dipendenti ad ogni livello, oltreché per il rinnovo e il perfezionamento delle forze di lavoro attraverso l'immissione delle nuove leve nelle categorie inferiori.

In questa situazione, ha assunto particolare rilievo lo sviluppo dell'attività di formazione, per le aumentate esigenze di preparazione del personale di nuova assunzione, che si sono aggiunte a quelle di riqualificazione della manodopera richieste dalle trasformazioni organizzative attuate e dalle necessità di adeguamento delle forze di lavoro al continuo progresso tecnologico.

Le Aziende del Gruppo hanno intensificato in questo campo la loro azione, sia con iniziative interne e sia partecipando ad attività interaziendali. Un particolare appoggio le società hanno ricevuto, in tutte le attività di formazione, dall'azione promozionale e di coordinamento svolta — a livello di Gruppo IRI — da parte dell'IFAP. Ciò ha consentito, da un lato, di realizzare una più intensa partecipazione delle nostre aziende ai corsi già da tempo in atto (di formazione di quadri direttivi, analisti di sistemi, addetti al settore personale, tecnici superiori, operai), dall'altro, di sviluppare nuove iniziative, quali la scuola per cronotecnici, o di avviarne altre: corsi per disegnatori-sviluppatori, di formazione nel settore commerciale, di formazione capi, corsi di riqualificazione di maestranze già occupate presso le nostre aziende.

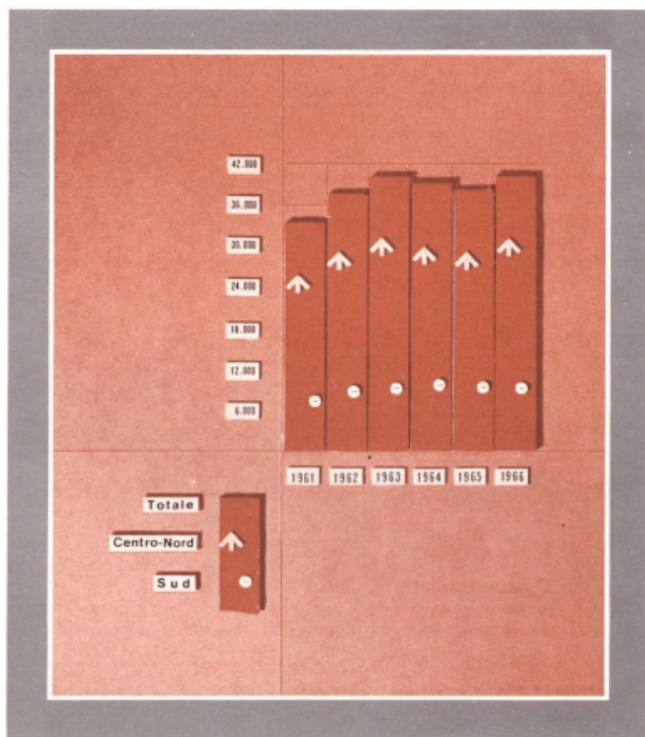
Le ore perdute per scioperi nel 1966 sommano a 2.788.230 contro 615.838 del 1965 e 1.016.266 del 1964; il pesantissimo incremento rispetto agli scorsi anni è da porre in relazione essenzialmente al rinnovo del contratto collettivo di lavoro per i dipendenti delle aziende metalmeccaniche a partecipazione statale, siglato nei primi giorni del novembre 1966; in connessione ad esso sono andate infatti perdute in totale 2.570.585 ore; le altre 217.645 riguardano soprattutto vertenze relative all'introduzione di nuovi sistemi di cottimo e motivi sindacali di ordine vario.

Nei primi sei mesi del 1967 si è avuta una netta attenuazione della scioperosità, con una perdita totale di 139.918 ore per vertenze di protesta, connesse in modo particolare alle preoccupazioni dei Sindacati per l'avvenire produttivo delle aziende del settore ferroviario.

È lecito attendersi che le intese raggiunte tra Intersind e organizzazioni dei lavoratori in occasione del rinnovo del contratto nazionale abbiano veramente segnato la fine di un periodo particolarmente teso sul piano sindacale e consentano il ritorno alla piena normalità. Peraltro, non possono non destare preoccupazioni alcuni recenti episodi di ricorso da parte dei lavoratori all'azione sindacale senza l'osservanza delle procedure contrattualmente previste.

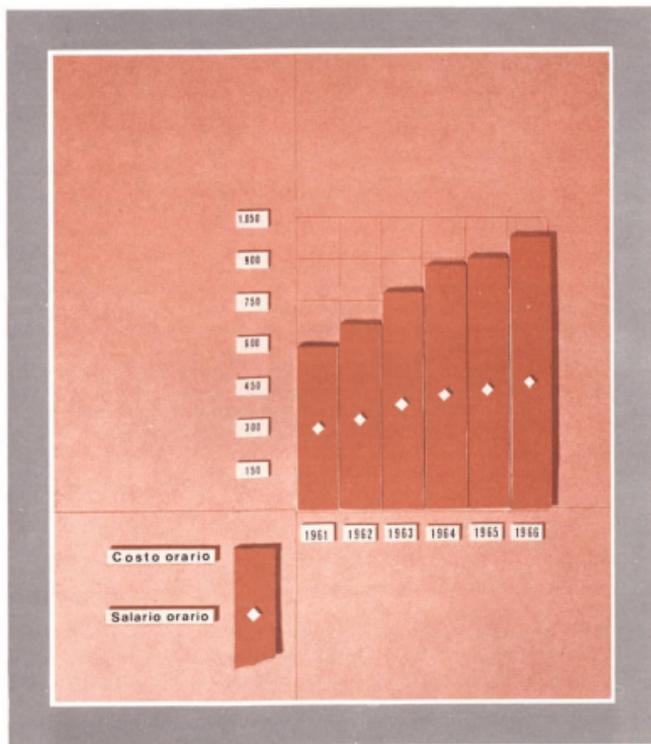
Andamento dell'occupazione nel gruppo

numero dipendenti



Salario e costo medio ora-operaio nelle aziende del Gruppo

in lire



Nel corso del 1966 gli orari di lavoro nell'ambito delle aziende del Gruppo si sono quasi normalizzati; a partire dal giugno 1967, peraltro, la perdurante carenza di ordinativi nel settore ferroviario ha determinato delle riduzioni nelle aziende interessate, che le direzioni aziendali hanno cercato di contenere al minimo.

Il costo del lavoro che nel 1966, a parità di occupazione e di ore lavorate, è aumentato del 4,3%, nonostante la limitatissima incidenza — 2 mesi — del nuovo contratto, ha subito ulteriori notevoli incrementi: il nuovo contratto di lavoro prevede per la parte economica un aumento di circa il 14% dei minimi tabellari entro il triennio di validità. A questo va aggiunto l'aumento derivante dalle decisioni governative relative alla « defiscalizzazione » degli oneri sociali, che può valutarsi nell'ordine del 5,9% del monte salari.

Deve inoltre essere considerato che al 31 dicembre 1967 scadrebbe il termine di blocco degli attuali massimali di contribuzione per gli assegni familiari, secondo la legge votata dal Parlamento il 18-11-1966 e ciò comporterebbe un ulteriore sensibilissimo aggravio dei costi.

Tutto ciò ovviamente prescindendo da quella che potrà essere l'evoluzione della contingenza (dopo i tre scatti del 1966, altri due se ne sono già avuti nel corrente 1967).

Nonostante il costante impegno con cui è stata condotta l'azione per la prevenzione degli infortuni da parte delle aziende — sulla base del programma generale di riduzione infortuni predisposto sul piano di Gruppo — il progressivo miglioramento registrato nei precedenti esercizi ha subito una battuta di arresto.

I dati relativi al 1966 hanno registrato, infatti, rispetto ai corrispondenti del 1965, un leggero appesantimento: l'indice, in termini di frequenza, è salito a 79 infortuni invalidanti per milione di ore lavorate, rispetto ai 74 dell'anno precedente, mentre l'indice di improduttività (assenteismo per infortunio) è passato dal 6,6% al 7,2%.

Il peggioramento va comunque collegato, in larga massima, all'avvio di nuove unità produttive e di nuovi impianti.

La natura delle cause del peggioramento dovrebbe pertanto far considerare il fenomeno come transitorio: convalidano questo punto di vista i dati rilevati al 30 giugno che segnano una inversione della negativa tendenza manifestatasi nel decorso esercizio.

Le attività di carattere sociale sono state particolarmente seguite nel corso dell'esercizio in esame, in tutti i loro aspetti.

È stata migliorata l'organizzazione delle colonie, sia come scelta delle località, sia per quanto riguarda il servizio di assistenza; particolare cura è stata riservata agli aspetti formativi e pedagogici. Le attività in parola sono state assiduamente e proficuamente seguite dalle Assistenti sociali

operanti nell'ambito del Gruppo. Circa 2.800 bambini hanno usufruito nell'estate 1966 delle colonie montane e marine, rispetto ai 3.000 dei precedenti anni. A questo riguardo va osservato come il miglioramento delle condizioni economiche in atto nel mondo del lavoro sta determinando una progressiva diminuzione di interesse da parte dei familiari ad inviare i propri bambini alle colonie estive; il fenomeno, che trova conferma anche nei dati relativi alle aziende extra-Gruppo, si sta progressivamente generalizzando.

Il servizio di assistenza sociale ha continuato ad estendere la propria attività ed è stato ulteriormente potenziato in collaborazione con le singole direzioni aziendali. Lo sviluppo di tale attività è stato seguito attraverso l'opera di un assistente supervisore, che ha effettuato il coordinamento generale delle iniziative e ne ha stimolato la realizzazione, curando altresì il continuo aggiornamento professionale del relativo personale.

È proseguita, per quanto concerne gli alloggi, l'azione della Finmeccanica per la costruzione di nuovi fabbricati nel Mezzogiorno con il contributo dell'IRI, nel quadro del finanziamento a questo fine disposto dall'Istituto stesso a favore dei dipendenti delle aziende meridionali.

Come per il passato, intense sono state le iniziative dei CRAL aziendali, con il potenziamento dei programmi sportivi, ricreativi e culturali.

L'attività dei Gruppi Anziani d'Azienda è stata favorita nelle diverse iniziative intraprese, mentre una particolare assistenza è stata fornita per il conferimento delle stelle al « Merito del Lavoro ».

Andamento economico

I sintomi di ripresa manifestatisi nel complesso della economia nazionale non hanno potuto impedire ulteriori deterioramenti dei risultati economici 1966 di alcune aziende del Gruppo, specialmente in quei settori maggiormente colpiti dalla fase recessiva e nei quali la ripresa appare ancora ritardata. Non va infatti dimenticato che il risultato economico è influenzato dai tempi tecnici che, in particolare nelle attività a più lungo ciclo di lavorazione, fanno risentire con molto ritardo gli effetti delle variazioni congiunturali: il 1966 ha scontato l'esaurimento delle precedenti commesse e l'onere delle successive acquisizioni ottenute spesso a prezzi antieconomici.

L'esercizio trascorso ha dovuto per di più sostenere il peso delle maggiorazioni degli ammortamenti e degli oneri finanziari, nonché dei costi del personale (i quali — come visto — hanno segnato, a parità di occupazione e di ore lavorate, un ulteriore aumento del 4,3% circa), costi che non è stato possibile recuperare su un volume di produzione globale di poco superiore a quello 1965 e su ricavi unitari rimasti mediamente costanti.

Hanno risentito di questa situazione, in primo luogo, le aziende specificamente operanti nei settori dei macchinari e degli impianti industriali. Ci riferiamo, in particolare: alla Sant'Eustacchio, presso la quale perdura l'attività di riprogettazione delle macchine utensili, nonché l'intensificata attività commerciale, sia in Italia, dove si possono intravedere migliori prospettive nel mercato che finalmente comincia a mostrare sintomi di ripresa, sia all'estero, specialmente nel settore degli impianti siderurgici, anche mediante il valido intervento della Società Italiana Impianti; alla FMI.MECFOND, che dovrebbe venir favorevolmente influenzata dall'attività di costruzione di presse su licenza della Danly Machine di Chicago; all'Ansaldo San Giorgio-OET (l'esame del risultato di esercizio 1966 riguarda la vecchia azienda, in quanto la concentrazione con la CGE è stata perfezionata soltanto a fine anno), che ha dovuto scontare, oltre ai riflessi dell'andamento ancora negativo dell'intero settore nazionale dei beni strumentali elettromeccanici, anche i notevoli oneri conseguenti sia alle agitazioni sindacali (rinnovo contratto e concentrazione), sia alla chiusura dello stabilimento di Rivarolo. Sempre in campo elettromeccanico, si è deteriorato anche il risultato della San Giorgio Elettrodomestici, per la quale il raggiungimento della nuova dimensione produttiva prevista dai piani in corso di attuazione cade in un periodo in cui il mercato interno — come detto in precedenza — accusa una preoccupante stasi.

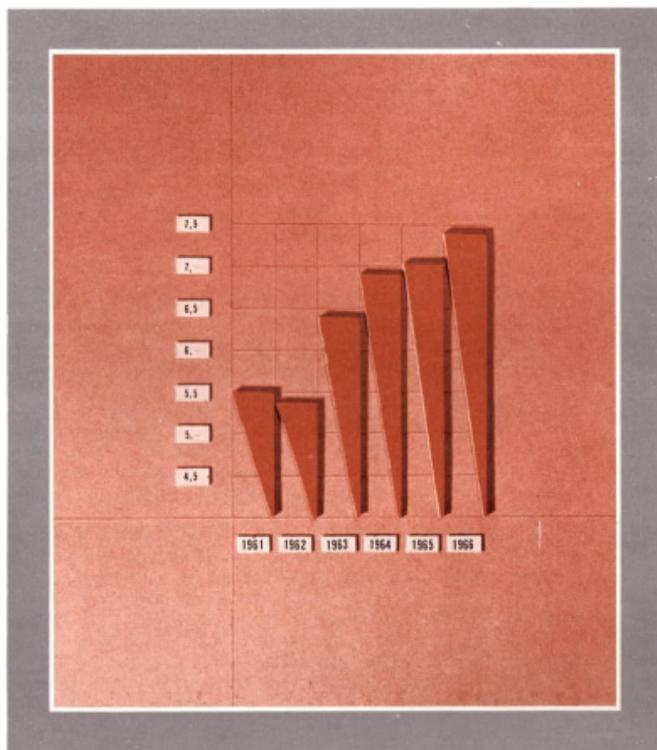
Ci riferiamo anche alla Delta, che dopo le serie difficoltà congiunturali degli scorsi anni, si è trovata di fronte — in piena crisi di trasferimento a Serravalle — ad un andamento del mercato gravemente condizionato dall'evoluzione patologica del prezzo del rame, subendo per di più imprevedibili inconvenienti di messa a punto e rodaggio dei nuovi impianti, che ne hanno rallentato e ne rallentano tuttora lo sviluppo produttivo.

Ci riferiamo ancora alla Termomeccanica Italiana, sulla quale hanno seriamente influito anche le numerose agitazioni sindacali verificatesi in connessione al contratto nazionale di lavoro. Gli effetti negativi degli scioperi hanno inciso sensibilmente anche sul peggioramento dei risultati economici 1966 della Nuova San Giorgio e della Filotecnica Salmoiraghi. La prima di esse sta affrontando i problemi fondamentali di una maggiore specializzazione produttiva e della scarsità di spazi disponibili in rapporto agli sviluppi nel settore del macchinario tessile, ritenuti necessari per un andamento economicamente equilibrato; in tale quadro va considerata la recente decisione di trasferire ad altra azienda la produzione di ausiliari di bordo. Quanto alla Filotecnica Salmoiraghi, essa ha risentito anche delle serie difficoltà del settore macchine per cucire.

Lo sfavorevole andamento del mercato ha indubbiamente influenzato anche i risultati negativi della SAFOG (fonderie di acciaio), stante l'impossibilità, nonostante la maggiore produzione sviluppata, di compensare con i ricavi gli aumenti di costi intervenuti. Per la Nuova Utensileria Italiana, la Società Bulloneria Europea e gli Stabilimenti Meccanici Triestini,

Fatturato pro-capite nelle aziende del Gruppo

in milioni di lire



il problema centrale è invece ancora costituito dalla scarsa utilizzazione delle capacità produttive.

In campo ferroviario, infine, le difficoltà generali del settore nazionale hanno evidentemente condizionato anche l'attività delle aziende del Gruppo in esso operanti: quello che ne ha maggiormente risentito è lo stabilimento ferroviario di Pozzuoli (già dell'IMAM Aerfer e ora SOFER), mentre le Pistoiesi e l'O.Me.Ca., da parte loro, sono riuscite a consuntivare risultati ancora in pratico pareggio, il cui significato è peraltro infirmato dalle preoccupazioni circa il futuro afflusso di nuove commesse. In pareggio anche l'Avis, che ha potuto compensare, con miglioramenti impiantistici, organizzativi e di produttività, la riduzione di attività imposta dai nuovi contratti di riparazione con le Ferrovie dello Stato.

Nonostante sia stata l'azienda maggiormente colpita dalle agitazioni sindacali per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro, l'Alfa Romeo ha potuto migliorare, nel 1966, il proprio positivo risultato economico: il buon andamento della produzione negli ultimi mesi dell'anno — consentito dall'aumento dell'orario di lavoro attuato successivamente agli scioperi — ha infatti permesso di recuperare buona parte delle vendite perdute in precedenza a causa degli scioperi stessi. Per la collegata Spica, ancora deficitaria nel 1966, si intravedono possibilità di miglioramento, in rapporto alla definizione di una impostazione produttiva più integrata con l'Alfa Romeo ed all'abbandono — ormai in atto — di alcune produzioni deficitarie.

In campo elettronico, il decorso esercizio si è concluso per la Selenia con un risultato positivo, come nel 1965: le prospettive dell'azienda appaiono sensibilmente consolidate in rapporto al forte sviluppo commerciale e produttivo in atto ed alla sua sempre più valida affermazione sui mercati internazionali.

Eguale favorevole l'andamento dell'OTO Melara, sempre più affermata nel tradizionale settore delle artiglierie ed anche in quello nuovo dei mezzi blindati e corazzati, e quello dell'AERFER Aerospaziale, le cui prospettive di sviluppo vanno ulteriormente consolidandosi specie in rapporto alla collaborazione in atto, con piena, reciproca soddisfazione, con l'americana Mc Donnell-Douglas.

Apprezzabile il miglioramento del risultato attivo delle Fonderie Officine San Giorgio Pra, grazie al buon andamento commerciale conseguito nonostante la perdurante stagnazione del settore edilizio; parimenti valido il sensibile progresso della FAG, ormai prossima all'equilibrio economico, da porre in relazione al maggior volume dei ricavi in genere, e del valore aggiunto in particolare, consentito dall'aumento della produttività e da una migliore composizione della produzione.

Soddisfacente infine il pareggio consuntivato dalla Merisinter, grazie al considerevole impulso che essa ha saputo dare alle proprie vendite; altrettanto va detto per i risultati attivi della Wayne Italiana e della WESPA-Biondi.

Illustrazione del bilancio

Signori Azionisti,

il bilancio chiuso al 30 giugno 1967 si compendia nelle seguenti cifre:

Totale dell'attivo (esclusi i conti d'ordine)	L. 74.864.957.024
Totale del passivo (esclusi i conti d'ordine)	» 28.884.656.238
netto patrimoniale	L. 45.980.300.786

così costituito:

— capitale sociale	L. 50.000.000.000
— riserva ordinaria	» 22.090.315
	L. 50.022.090.315
— perdite esercizi precedenti riportate a nuovo	L. 1.274.894.041
— perdita dell'esercizio 1966-67	» 2.766.895.488 » 4.041.789.529
netto patrimoniale	L. 45.980.300.786

Per maggiore chiarezza di quanto andremo ad esporVi alleghiamo alla presente relazione la situazione dei conti al 30 giugno 1967 della nostra consociata Meccanica Finanziaria « MECFIN », la quale, come abbiamo già detto nelle precedenti relazioni, cura la parte prevalente delle operazioni finanziarie del Gruppo. Segue il « consolidato » del bilancio Finmeccanica al 30 giugno 1967 e della situazione MECFIN alla stessa data. In sede di commento delle varie voci di bilancio della Finmeccanica terremo conto anche dei dati della situazione MECFIN per la parte comune ai due elaborati.

Conto patrimoniale

ATTIVO

Banche ed Istituti Finanziari

Sono passati da Lmil. 716 al 30 giugno 1966 a Lmil. 194 al 30 giugno 1967. Nella situazione MECFIN questa voce è variata da Lmil. 3 al 30 giugno 1966 a Lmil. 6 al 30 giugno 1967.

La diminuzione di Lmil. 519 è dovuta esclusivamente alla minore consistenza di fondi in via di trasferimento.

Partecipazioni azionarie

Le partecipazioni azionarie sono passate da Lmil. 47.136 al 30 giugno 1966 a Lmil. 63.422 al 30 giugno 1967, con un incremento di Lmil. 16.286 che deriva dalla differenza tra Lmil. 19.757 in aumento e Lmil. 3.471 in diminuzione.

Il primo importo è costituito da:

A) Sottoscrizioni di nuove azioni a pagamento:

— Alfa Romeo	n. 7.650.000 azioni da L. 1.000	Lmil. 7.650
— Centro Sperimentale Metallurgico	n. 5.000 azioni da L. 10.000	» 50
— Costruzioni Mecc. Industriali Genovesi	n. 51.000 azioni da L. 1.000	» 51
— Delta	n. 2.295.000 azioni da L. 1.000	» 2.295
— FMI.MECFOND	n. 2.320.500 azioni da L. 1.000	» 2.320
— OTO Melara	n. 765.000 azioni da L. 1.000	» 765
— SAFOG	n. 510.000 azioni da L. 1.000	» 510
— S. Eustacchio	n. 587.520 azioni da L. 3.125	» 1.836
— Stabilimenti Mecc. Triestini	n. 500.000 azioni da L. 1.000	» 500
— SISPRE s.r.l.	quota 33,33% del capitale sociale aumentato da zero a Lmil. 210	» 70

B) Acquisti:

— Aerimpianti	n. 500.000 azioni da L. 1.000	» 700
— Biondi	n. 60.000 azioni da L. 1.000	» 86
— Filotecnica Salmoiraghi	n. 24.997.117,36 azioni da L. 80	» 2.000
	da riportare	Lmil. 18.833

		riporto	Lmil. 18.833
— Nuova San Giorgio	n. 255.000 azioni da L. 1.000	»	255
— SAFOG	n. 255.000 azioni da L. 1.000	»	255
— Società Italiana Impianti	n. 75.000 azioni da L. 1.000	»	80
— WESPA	n. 333.000 azioni da L. 1.000	»	333
C) Maggior ricavi:			
— SIMEA in liquidaz.	n. 50.000 azioni da L. 1.000	»	1
Totale variazioni in aumento			Lmil. 19.757

Il secondo importo è costituito da:

A) Svalutazioni:

— FMI.MECFOND	n. 2.550.000 azioni da L. 1.000 a L. 650	Lmil.	892
— SAFOG	n. 2.550.000 azioni da L. 500 a L. 334,50	»	422
— S. Eustacchio	n. 979.200 azioni da L. 3.125 a L. 2.000	»	1.102
— SISPRE	ns/ quota 33,33% svalutazione capitale sociale da Lmil. 210 a Lmil. 147	»	21

B) Vendite:

— Alfa Romeo	n. 2.000 azioni da L. 1.000	»	2
— Compagnia Industr. Aerospaziale	n. 1.400 azioni da L. 1.000	»	1
— Filotecnica Salmoiraghi	n. 12.247.117 azioni da L. 80	»	980
— SIMEA in liquid.	n. 50.000 azioni da L. 1.000	»	51
totale variazione in diminuzione			Lmil. 3.471
incremento netto			» 16.286
			Lmil. 19.757

I valori di carico delle partecipazioni azionarie corrispondono, nella generalità, ai rispettivi valori nominali, ad eccezione di quelle ACM, Aerimpianti, Biondi, COGIS, FAG Italiana, Selenia, SIGME e Società Italiana Impianti, che sono valutate al costo; di quelle Merisinter e Stabilimenti Meccanici Triestini che sono state mantenute al minor valore già iscritto nel precedente bilancio.

Nella situazione della MECFIN figura l'acquisizione della partecipazione della Società Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia per l'importo di Lmil. 10.

Crediti verso Società collegate

Il credito verso le Società collegate è passato da Lmil. 11.086 al 30 giugno 1966 a Lmil. 4.463 al 30 giugno 1967 con una diminuzione di Lmil. 6.623. Parimenti il credito della MECFIN verso le Società collegate è diminuito di Lmil. 20.963 passando da Lmil. 42.849 al 30-6-66 a Lmil. 21.886 al 30-6-67. Pertanto la situazione consolidata presenta, per questa voce, una riduzione complessiva di Lmil. 27.442 risultante dalla differenza tra Lmil. 53.578 al 30-6-1966 e Lmil. 26.136 al 30-6-1967.

Va tenuto però presente che la riduzione dei crediti verso collegate è influenzata da Lmil. 16.047 di sottoscrizione di nuovo capitale, il che riduce il rimborso effettivo a Lmil. 11.395.

Crediti diversi e partite varie

I crediti diversi sono passati da Lmil. 4.432 al 30-6-1966 a Lmil. 4.916 al 30-6-1967 con un aumento di Lmil. 484.

Nella situazione MECFIN l'importo dei crediti diversi è passato da Lmil. 739 al 30-6-1966 a Lmil. 1.611 al 30-6-1967 con un incremento di Lmil. 872. Ambedue questi aumenti sono dovuti a normali oscillazioni nelle componenti della voce stessa.

Immobilizzi

La sostanziale variazione di Lmil. 1.789, verificatasi in questa voce quale differenza tra l'importo di Lmil. 64 in essere al 30-6-1966 e quello di Lmil. 1.853 al 30-6-1967, si riferisce all'acquisto della nuova sede sociale di viale Pilsudski in Roma.

Nella situazione MECFIN i valori allibrati per questa voce sono passati, alle date suindicate, da Lmil. 522 a Lmil. 523.

PASSIVO

Banche ed Istituti Finanziari

Il debito verso le Banche ed Istituti Finanziari è aumentato complessivamente di Lmil. 11.246 essendo passato da Lmil. 8.978 al 30-6-1966 a Lmil. 20.224 al 30-6-1967.

L'analogha voce della situazione MECFIN presenta per contro una riduzione di Lmil. 20.947 derivante dalla differenza fra Lmil. 42.156 al 30-6-1966 e Lmil. 21.209 al 30-6-1967.

Alle date sopra indicate, la situazione consolidata passa da Lmil. 50.781 a Lmil. 41.221 con una riduzione di Lmil. 9.560, effettuata con l'utilizzo dei rimborsi da parte delle Società collegate.

Debiti verso Società collegate

Questa voce passa da Lmil. 953 al 30-6-1966 a Lmil. 1.168 al 30-6-1967 con un maggior saldo di Lmil. 215.

Considerando la stessa voce della situazione MECFIN che è passata da Lmil. 6 a Lmil. 8, il consolidato mette in rilievo un incremento da Lmil. 959 a Lmil. 1.176 dovuto a normali oscillazioni dei saldi di conto corrente.

Debiti diversi e partite varie

I debiti diversi, che accolgono decimi da versare per sottoscrizione nuove azioni, debiti di natura fiscale e previdenziale, risconti passivi e altre partite da liquidare di competenza dell'esercizio, sono passati da Lmil. 4.014 al 30-6-1966 a Lmil. 6.565 al 30-6-1967 con un aumento di Lmil. 2.551. Nella situazione MECFIN detta voce ammonta al 30-6-1966 a Lmil. 82 ed al 30-6-1967 a Lmil. 1.267 con un incremento di Lmil. 1.185.

L'aumento globale, di Lmil. 3.739, risulta dovuto a normali oscillazioni nelle componenti della voce stessa; in particolare comprende Lmil. 975 di residuo prezzo da corrispondere per l'acquisto della nuova sede sociale.

Fondo ammortamento

Questa voce, che si contrappone agli immobilizzi, registra una variazione in più di Lmil. 22.

Fondo liquidazione personale

Il fondo passa da Lmil. 725 al 30-6-1966 a Lmil. 869 al 30-6-1967 e risulta adeguato alle indennità maturate alla data del bilancio.

Capitale sociale

Sia il capitale sociale della Finmeccanica di Lmil. 50.000 che quello della MECFIN di Lmil. 2.000 non hanno subito variazioni nel corso dell'esercizio.

Conti d'ordine

Le sei voci raggruppate all'attivo ed al passivo sotto i « conti d'ordine » (tra parentesi le cifre dell'anno precedente) si riferiscono a:

— titoli a garanzia	Lmil.	44.124,—	(Lmil.	42.306,—)
— titoli a custodia	»	21.512,—	(»	5.998,—)
— titoli a cauzione	»	47,—	(»	42,—)
— cauzioni amministratori	»	2,—	(»	1,4)
— fidejussioni ed avalli	»	198.434,—	(»	217.702,—)
— effetti in circolazione	»	92,—	(»	92,—)

I suddetti valori pongono in evidenza, rispettivamente:

- i depositi di titoli di nostra proprietà presso terzi a garanzia di operazioni finanziarie;
- i depositi di titoli di nostra proprietà a custodia;
- i depositi di titoli di nostra proprietà presso società collegate a cauzione di amministratori;
- i depositi di titoli di proprietà di terzi presso le nostre casse sociali a cauzione degli amministratori della nostra società;
- i nostri impegni di firma per fidejussioni;
- i nostri impegni per effetti scontati.

In confronto allo scorso esercizio è da rilevare:

- il notevole incremento dei titoli a custodia dovuto all'aumento delle partecipazioni azionarie;
- la diminuzione della voce fidejussioni ed avalli in conseguenza della estinzione di garanzie già prestate a fronte di forniture, ora esaurite, da parte di nostre collegate.

Conto economico

Si compendia nei seguenti dati riepilogativi:

— totale dei profitti	L.	2.200.242.293
— totale delle spese e perdite	»	4.967.137.781
	perdita dell'esercizio	L. 2.766.895.488

I componenti del conto economico, come sopra riassunti, vengono qui di seguito commentati e raffrontati con i dati dell'esercizio precedente.

Dividendi e cedole

La variazione in aumento di Lmil. 498 si riferisce al dividendo 1966 distribuito dall'Alfa Romeo (Lmil. 408), a quello 1965 dell'OTO Melara (Lmil. 76) messo in pagamento, come detto nella relazione del precedente bilancio, in data 1^o luglio 1966 ed a quelli distribuiti dalla COGIS (Lmil. 5) e dalla SIMEA in liquidazione (Lmil. 9).

L'importo segnato in bilancio comprende, altresì, sia al 30-6-1966 che al 30-6-1967, le cedole dei titoli di Stato.

Proventi finanziari

Passano da Lmil. 1.107 al 30-6-1966 a Lmil. 636 al 30-6-1967 con una diminuzione di Lmil. 471.

Tenuto conto dell'analoga voce della situazione MECFIN, che registra al 30-6-1966 Lmil. 3.708 ed al 30-6-1967 Lmil. 1.748 con una variazione negativa di Lmil. 1.960, si ha, nel complesso, un totale consolidato al 30-6-1967 di Lmil. 2.214 contro Lmil. 4.187 al 30-6-1966, con un minor gettito di proventi finanziari di Lmil. 1.973.

Questa sensibile contrazione è da attribuirsi alla notevole riduzione dei crediti verso le società collegate, come già accennato nel commento del conto patrimoniale.

Proventi diversi

I proventi diversi passano da Lmil. 1.331 al 30-6-1966 a Lmil. 1.063 al 30-6-1967 con una contrazione di Lmil. 268.

Considerando però la situazione consolidata, gli stessi proventi restano invariati, alle suddette rispettive date, nel loro totale di Lmil. 1.193.

Utili su titoli

La modesta cifra indicata sotto questa voce si riferisce all'utile derivante dalla vendita delle azioni della Società SIMEA in liquidazione.

Spese promozionali

Passano da Lmil. 78 al 30-6-1966 a Lmil. 169 al 30-6-1967 con un incremento di Lmil. 91. Tale aumento è da collegare alla maggior ampiezza dell'azione svolta dalla Finanziaria sul piano di Gruppo per attività promozionale.

Spese per studi e ricerche

Passano da Lmil. 90 al 30-6-1966 a Lmil. 360 al 30-6-1967 con una differenza in aumento di Lmil. 270.

Tale incremento è da attribuire allo svolgimento, nel corso dell'esercizio, di studi e indagini particolarmente impegnativi svolti nel campo della organizzazione aziendale e per ricerche di mercato, che la Finmeccanica ha ritenuto di svolgere sia per problemi specifici di alcune aziende, sia per lo sviluppo di temi di interesse comune alle aziende del Gruppo.

Spese generali diverse

Le spese generali risultano aumentate di Lmil. 366 passando da Lmil. 594 a Lmil. 960.

Le suddette maggiori spese sono state determinate essenzialmente dalla lievitazione dei costi del personale, specie a seguito dell'applicazione dei nuovi contratti; dai conseguenti riflessi per adeguamento indennità pregresse (di fatto non di competenza dell'esercizio); dall'incremento delle spese relative agli uffici (affitti, servizi, ecc.).

Le analoghe spese della MECFIN ammontano a Lmil. 26 al 30-6-1966 ed a Lmil. 17 al 30-6-1967 con una diminuzione di Lmil. 9.

Oneri finanziari

Risultano aumentati di Lmil. 148 essendo passati, rispettivamente, da Lmil. 709 al 30-6-1966 a Lmil. 857 al 30-6-1967.

Per contro, la situazione MECFIN presenta, sotto questa voce, una contrazione di Lmil. 1.520 registrando al 30-6-1966 Lmil. 3.638 ed al 30-6-1967 Lmil. 2.118.

La riduzione complessiva è stata pertanto di Lmil. 646 (da un totale di oneri finanziari di Lmil. 3.580 al 30-6-1966 a Lmil. 2.934 al 30-6-1967) conseguente all'alleggerimento dei debiti verso le banche.

Perdite su titoli

Sono passate da Lmil. 1.992 al 30-6-1966 a Lmil. 2.437 al 30-6-1967 con un aumento di Lmil. 445.

Sono dovute alla svalutazione delle partecipazioni azionarie esposte in dettaglio al punto A) della corrispondente voce patrimoniale.

Signori Azionisti,

Il disavanzo con il quale conclude l'esercizio della Finanziaria riflette evidentemente l'andamento globale del Gruppo e, quindi, situazioni e difficoltà sulle quali ci si è già diffusamente intrattenuti nel corso della presente relazione.

In sintesi, si può affermare che l'andamento stesso è legato essenzialmente a due ordini di fattori: congiunturali e strutturali. Da un lato, infatti, molte aziende, ed in particolare quelle a più lunghi cicli di lavorazione, produttrici cioè di beni strumentali pesanti, che, per loro natura sono le prime a subire i danni della fase ciclica negativa e tra le ultime a beneficiare della ripresa, hanno scontato, sul piano economico, i riflessi della precedente recessione. Dall'altro, le aziende che, in numero limitato, accentrano la maggior parte del disavanzo complessivo di Gruppo, oltre ad operare proprio nei settori maggiormente colpiti dalla recessione stessa, risentono ancora, per di più, di critiche situazioni strutturali pregresse, che l'avversa congiuntura ha profondamente acuito, ostacolando

altresi, e comunque rallentando, l'opera di risanamento da tempo in corso; un'opera che comporta un forte impegno di mezzi e di uomini e gli effetti della quale, data la sua complessità, sono comunque da attendersi a scadenza differita.

In queste contingenze un particolare rilievo ha assunto l'insostituibile ausilio che, come sempre, ci ha dato l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, al quale esprimiamo la nostra viva riconoscenza.

Ringraziamo, altresì, i Capi delle Aziende collegate, sulla collaborazione dei quali abbiamo potuto fondatamente contare, nonché i dirigenti e il personale, sia della Vostra Società, sia delle aziende, che a tutti i livelli hanno assolto i loro compiti con la migliore dedizione.

Nel corso dell'esercizio, a seguito delle dimissioni dell'Amministratore Dr. Franco Viezzoli, il Consiglio ha provveduto a completarsi, ai sensi dell'art. 2386 c. c., nominando Amministratore il Prof. Dr. Giuseppe Di Nardi, il cui mandato, a norma del citato articolo, viene a cessare con la presente assemblea.

Inoltre, in conseguenza della scomparsa, nello scorso marzo, dell'Amministratore prof. ing. Gino Bozza, si rende necessario procedere alla nomina di un altro Amministratore per completare il numero dei componenti il Consiglio ai sensi dell'art. 17 dello Statuto Sociale. Siete quindi invitati:

- a deliberare sull'approvazione del Bilancio chiuso al 30 giugno 1967 e della Relazione del Consiglio di Amministrazione prendendo atto di quella del Collegio Sindacale;
- a deliberare sulla perdita di esercizio di L. 2.766.895.488 che Vi proponiamo di portare a nuovo;
- a procedere alla nomina di due Amministratori.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,

prima di riferirVi sul bilancio al 30 giugno 1967 desideriamo associarci al cordoglio espresso dal Consiglio di Amministrazione per la scomparsa del Consigliere prof. ing. Gino Bozza.

* * *

Il bilancio del 19° esercizio della Vostra Società presenta, al 30 giugno 1967:

Attività (esclusi i conti d'ordine)	L. 74.864.957.024	
Perdite esercizi precedenti	» 1.274.894.041	L. 76.139.851.065
Passività (esclusi i conti d'ordine)	L. 28.884.656.238	
Capitale sociale	» 50.000.000.000	
Riserva ordinaria	» 22.090.315	» 78.906.746.553
	Perdita netta	L. 2.766.895.488

costituita come risulta dal conto economico:

da Spese e Perdite	per	L. 4.967.137.781
da Profitti	per	» 2.200.242.293
	Tornano	L. 2.766.895.488

I conti d'ordine si bilanciano nel complessivo importo di L. 264.212.406.723 di cui L. 198.434.188.119 sono fidejussioni prestate dalla Vostra Società alle Società del Gruppo.

Il risultato dell'esercizio presenta un peggioramento con un aumento della perdita da L. 1.247.842.773 a L. 2.766.895.488.

Su questo andamento hanno inciso le maggiori perdite su titoli e i mancati dividendi su buona parte delle nuove sottoscrizioni di azioni effettuate. Anche le spese generali hanno presentato un sensibile aumento, che trova riscontro solo parziale nei corrispondenti proventi delle consociate per i servizi resi alle stesse, data la limitazione al riguardo consigliata dalla situazione di talune delle stesse consociate.

Per la valutazione dei titoli di proprietà condividiamo i criteri adottati dal Consiglio di Amministrazione.

Come di consueto gli ammortamenti sono stati effettuati a norma di legge. Il fondo di liquidazione del personale, dal quale sono state prelevate le liquidazioni del personale dimesso, è stato integrato della quota di competenza del decorso esercizio e la cifra esposta in bilancio corrisponde al debito effettivo della società per tale titolo.

I risconti attivi e passivi figurano in bilancio rispettivamente fra i crediti diversi e debiti diversi.

Nel corso dell'esercizio abbiamo partecipato alle sedute del Consiglio di Amministrazione ed a quelle del Comitato ed abbiamo effettuato le prescritte verifiche, che non hanno dato luogo a rilievi.

La contabilità sociale è stata sempre riscontrata aggiornata e documentata e Vi assicuriamo che il bilancio sottoposto alla Vostra approvazione concorda con le risultanze della stessa.

Vi invitiamo pertanto ad approvare il bilancio come dalla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione.

IL COLLEGIO SINDACALE

BILANCIO

LIA

Leonardo Innovation Archives

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITÀ	30-6-1966 (Lire)	30-6-1967 (Lire)
Cassa	2.844.985	1.642.595
Banche ed Istituti Finanziari	716.148.509	194.396.938
Titoli a reddito fisso	15.019.822	14.855.617
Partecipazioni azionarie	47.136.193.850	63.421.986.629
Crediti verso società collegate	11.086.634.371	4.462.958.588
Crediti diversi e partite varie	4.432.301.358	4.916.531.819
Immobilizzi	63.807.373	1.852.584.838
Totale attività	63.452.950.268	74.864.957.024
Saldo perdita esercizio precedente	27.051.268	1.274.894.041
Saldo dei conti economici	1.247.842.773	2.766.895.488
	64.727.844.309	78.906.746.553

Conti d'ordine

Depositari titoli a garanzia	42.305.824.035	44.124.251.538
Depositari titoli a cauzione	41.697.532	47.412.047
Depositari titoli a custodia	5.998.113.640	21.511.920.119
Depositi cauzioni Amministratori	1.400.000	2.000.000
Debitori per fidejussioni ed avalli	217.701.622.822	198.434.188.119
Debitori per effetti in circolazione	92.634.900	92.634.900
	330.869.137.238	343.119.153.276

CONTO ECONOMICO**SPESE E PERDITE**

Oneri tributari	214.318.253	142.493.726
Ammortamenti	8.754.793	40.672.765
Spese promozionali	78.411.212	169.462.340
Spese per studi e ricerche	90.183.420	359.748.905
Spese generali diverse	594.171.590	960.038.471
Oneri finanziari	708.802.826	857.305.161
Perdite su titoli	1.992.204.156	2.437.289.205
Perdite diverse	—	127.208
	3.686.846.250	4.967.137.781

The logo consists of the letters 'LIA' in a large, stylized, outlined font. The 'L' and 'I' are connected at the top, and the 'A' is separate. The letters are white with a dark outline.

Leonardo Innovation Archives

PASSIVITÀ30-6-1966
(Lire)30-6-1967
(Lire)

Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	5.637.121.354	17.173.766.283
— conti ordinari	3.340.467.950	3.006.642.891
— mutuo fondiario	—	43.273.545
Debiti verso società collegate	952.990.629	1.167.724.686
Debiti diversi e partite varie	4.014.189.514	6.565.470.179
Fondo ammortamento	36.380.346	58.705.169
Fondo liquidazione personale	724.604.201	869.073.485
Totale passività	14.705.753.994	28.884.656.238
Capitale sociale	50.000.000.000	50.000.000.000
Riserva ordinaria	22.090.315	22.090.315
	64.727.844.309	78.906.746.553

Conti d'ordine

Titoli a garanzia presso terzi (a garanzia facilitazioni creditizie della Finmeccanica e della MECFIN)	42.305.824.035	44.124.251.538
Titoli a cauzione presso terzi	41.697.532	47.412.047
Titoli a custodia presso terzi	5.998.113.640	21.511.920.119
Depositanti cauzioni amministratori	1.400.000	2.000.000
Creditori per fidejussioni ed avalli	217.701.622.822	198.434.188.119
Creditori per effetti in circolazione	92.634.900	92.634.900
	330.869.137.238	343.119.153.276

PROFITTI

Dividendi e cedole	759.250	499.515.750
Proventi finanziari	1.106.928.952	636.259.597
Proventi diversi	1.331.315.275	1.063.173.946
Utili su titoli	—	1.293.000
	2.439.003.477	2.200.242.293
Saldo dei conti economici	1.247.842.773	2.766.895.488
	3.686.846.250	4.967.137.781

The logo consists of the letters 'LIA' in a large, stylized, outlined font. The 'L' and 'I' are connected at the top, and the 'A' is separate. The letters are white with a dark outline.

Leonardo Innovation Archives

MECFIN - Meccanica Finanziaria S.p.A.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITA	30-6-1986 (Lire)	30-6-1987 (Lire)
Immobili	522.562.070	523.438.710
Conti finanziari	3.190.774	6.013.709
Crediti verso società collegate	42.849.119.512	21.885.785.906
Crediti diversi	738.655.757	1.610.805.239
Spese da ammortizzare	6.266.745	1.950.847
Partecipazioni	—	9.850.000
Ratei attivi	142.781.785	73.751.316
Perdita al 30-4	—	384.629.099
Saldo conto economico al 30-6	32.751	6.521.435
	44.262.609.394	24.502.746.261

CONTO ECONOMICO

SPESE E PERDITE

Oneri finanziari	3.637.542.931	2.117.584.062
Oneri tributari	40.628.689	4.587.911
Spese generali	26.803.460	17.430.857
Utile al 30-4	2.854.037	—
	3.707.829.117	2.139.602.830

Allegato A

PASSIVITA	30-6-1966 (Lire)	30-6-1967 (Lire)
Banche ed Istituti Finanziari	42.156.520.562	21.209.050.667
Debiti verso società collegate	6.605.248	8.488.559
Debiti diversi	81.615.801	1.267.339.252
Capitale sociale	2.000.000.000	2.000.000.000
Fondo di riserva	15.013.746	17.867.783
Utile esercizio al 30-4	2.854.037	—
	44.262.609.394	24.502.746.261

PROFITTI

Proventi finanziari e diversi	3.707.796.366	1.748.452.296
Perdita al 30-4	—	384.629.099
Saldo conto economico al 30-6	32.751	6.521.435
	3.707.829.117	2.139.602.830

BILANCIO FINMECCANICA E SITUAZIONE MECFIN CONSOLIDATO AL 30 GIUGNO 1967

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITÀ	30-6-1966 (Lmil.)	30-6-1967 (Lmil.)
Cassa	3	2
Banche ed Istituti Finanziari	719	200
Titoli a reddito fisso	15	15
Partecipazioni azionarie	45.136	61.432
Crediti verso società collegate	53.578	26.136
Crediti diversi e partite varie	5.314	6.600
Immobilizzi	587	2.376
Spese da ammortizzare	6	2
Totale attività	105.358	96.763
Saldo perdite esercizi precedenti	27	1.275
Saldo dei conti economici	1.245	3.158
	106.630	101.196

CONTO ECONOMICO

SPESE E PERDITE

Oneri tributari	255	147
Ammortamenti	9	41
Spese generali	790	1.507
Oneri finanziari	3.580	2.934
Perdite su titoli	1.992	2.437
	6.626	7.066

PASSIVITA	30-6-1966 (Lmil.)	30-6-1967 (Lmil.)
Banche ed Istituti Finanziari:		
— conti con garanzia reale	24.585	26.076
— conti ordinari	26.192	15.101
— mutuo fondiario	4	44
Debiti verso società collegate	959	1.176
Debiti diversi e partite varie	4.092	7.831
Fondo ammortamento	37	59
Fondo liquidazione personale	724	869
Totale passività	56.593	51.156
Capitale sociale	50.000	50.000
Riserva ordinaria	37	40
	106.630	101.196

PROFITTI

Dividendi e cedole	1	500
Proventi finanziari	4.187	2.214
Proventi diversi	1.193	1.193
Utili su titoli	—	1
	5.381	3.908
Saldo dei conti economici	1.245	3.158
	6.626	7.066

PARTECIPAZIONI

Allegato C

SOCIETA	Azioni possedute (N°)	Partecipazioni sul capitale (%)	Valore nominale unitario (Lire)	Valore di bilancio unitario (Lire)	Importo a bilancio (Lire)	
ACM - Azienda Comm. Macchine	100.000,—	100,—	1.000	300,—	30.000.000	
Aerimpianti	500.000,—	50,—	1.000	1.400,—	700.000.000	
Alfa Romeo	15.300.023,—	ordinarie	51,—	1.000	1.000,—	15.300.023.000
		privilegiate	51,—	1.000	1.000,—	15.298.045.000
Ansaldo San Giorgio	4.590.000,—	51,—	1.000	1.000,—	4.590.000.000	
Biondi	60.000,—	33,33	1.000	1.433,33	86.000.000	
Centro Sperimentale Metallurgico	7.500,—	5,—	10.000	10.000,—	75.000.000	
COGIS (quote)	100.000,—	16,66	1.000	1.110,—	111.000.000	
COMMA	60,—	2,—	10.000	10.000,—	600.000	
Compagnia Ind. Aerosp. (vers. 6/10)	12.600,—	18,—	1.000	1.000,—	12.600.000	
Costruz. Mecc. Ind. Genovesi - CMI	51.000,—	51,—	1.000	1.000,—	51.000.000	
Delta	4.590.000,—	51,—	1.000	1.000,—	4.590.000.000	
FAG Italiana	1.274.000,—	49,—	1.000	1.282,45	1.633.838.100	
Filotecnica Salmoiraghi	12.750.000,36	51,—	80	80,—	1.020.000.029	
FMI Mecfond	2.550.000,—	51,—	650	650,—	1.657.500.000	
Fonderie S. Giorgio Pra	510.000,—	51,—	1.000	1.000,—	510.000.000	
Generale Impianti	2.500,—	25,—	10.000	10.000,—	25.000.000	
IFAGRARIA	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 Aerfer	3.825.000,—	51,—	1.000	1.000,—	3.825.000.000	
ITALCONSULT	1.250,—	8,33	100.000	100.000,—	125.000.000	
MECFIN - Meccanica Finanziaria	8.000.000,—	100,—	250	250,—	2.000.000.000	
Merisinter	600.000,—	49,02	250	216,—	129.600.000	
Nuova S. Giorgio	2.040.000,—	51,—	1.000	1.000,—	2.040.000.000	
Officine Meccaniche Calabresi	500.000,—	50,—	1.000	1.000,—	500.000.000	
OTO Melara	2.295.000,—	51,—	1.000	1.000,—	2.295.000.000	
SAFOG	2.550.000,—	51,—	500	334,50	852.975.000	
SCIPLIC (quote)	500,—	20,—	NF 100	12.691,50	6.345.750	
Selenia	2.025.000,—	45,—	1.000	991,36	2.007.500.000	
SETEL (quote)	8.000,—	18,18	NF 50	6.363,75	50.910.000	
SIGME	20.000,—	33,33	5.000	6.025,—	120.500.000	
SISPRES (quote)	70.000,—	33,33	1.000	700,—	49.000.000	
Società Italiana Impianti	105.000,—	35,—	1.000	1.045,24	109.749.750	
Stabilimenti Meccanici Triestini	1.000.000,—	50,—	1.000	948,40	948.400.000	
Stabilimenti S. Eustacchio	979.200,—	51,—	2.000	2.000,—	1.958.400.000	
WESPA	333.000,—	33,30	1.000	1.000,—	333.000.000	

63.421.986.629

LIA

Leonardo Innovation Archives

DELIBERAZIONI

LIA

Leonardo Innovation Archives

ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Con la presenza di 49.985.322 azioni sulle 50.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

l'Assemblea straordinaria, all'unanimità, ha deliberato:

- di approvare le modifiche agli articoli 17 e 25 dello Statuto sociale proposte dal Consiglio di Amministrazione.

ASSEMBLEA ORDINARIA

Con la presenza di 49.985.322 azioni sulle 50.000.000 costituenti l'intero capitale sociale,

l'Assemblea ordinaria, all'unanimità, ha deliberato:

- di approvare la relazione del Consiglio di Amministrazione, il Bilancio ed il Conto Perdite e Profitti dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1967 nonché la proposta del Consiglio di portare a nuovo la perdita di esercizio di L. 2.766.895.488;
- di fissare — avvalendosi della facoltà accordata dall'Art. 17 dello Statuto Sociale secondo il nuovo testo approvato dall'Assemblea straordinaria — in nove il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione per il residuo del triennio che verrà a scadere il 30 giugno 1969;
- di nominare Amministratori, per il suddetto periodo, a completamento del numero di nove, i Signori:

Chialvo dr. Luigi
Di Nardi prof. dr. Giuseppe
Schepis dr. ing. Franco
Ventriglia prof. dr. Ferdinando

**DATI E NOTIZIE
SULL'ANDAMENTO DELLE AZIENDE COLLEGATE**

AERFER - Industrie Aerospaziali Meridionali - Napoli (già Divisione Aerospaziale dell'IMAM Aerfer - Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali)

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

Dopo lo scorporo dello Stabilimento di Pozzuoli, apportato alla SOFER, l'IMAM Aerfer, divenuta società esclusivamente aerospaziale, ha modificato la sua ragione sociale in AERFER - Industrie Aerospaziali Meridionali. Le favorevoli prospettive delineatesi sul finire del 1965 si sono concretate, nel corso del 1966 e nel primo semestre del 1967, in sviluppi di estremo interesse, consentendo alla Società di entrare in possesso di un cospicuo volume di lavoro, sia in campo militare, sia in quello civile.

Complessivamente, infatti, l'Azienda ha acquisito nel 1966 ordini per 20 miliardi di lire, cui vanno aggiunti i 9 del primo semestre 1967.

Per ciò che concerne il settore civile, è in corso a Pomigliano la produzione di pannelli per il biattore commerciale DC 9 per la Mc Donnell-Douglas (si tratta di fatto dell'intera fusoliera, con esclusione della cabina pilota e della sezione terminale: si stanno da tempo effettuando — con piena soddisfazione del committente statunitense — le consegne relative al primo lotto di 221 serie di pannelli, mentre le ordinazioni sono state già estese ad altre 200 serie.

Quanto alle lavorazioni militari, riguardanti i segmenti di fusoliera, le ali e i piani di coda del caccia F 104 S — nel quadro del programma integrato nazionale, che costituisce la prosecuzione di quello internazionale dell'F 104 G — completati gli studi di coordinamento e pianificazione delle attività delle varie aziende interessate, la produzione è ora in fase di avviamento.

Analoga la situazione per il caccia tattico ricognitore G 91 Y, anch'esso fabbricato in coproduzione e di cui è prevista una prima serie di 20 esemplari.

La progettazione integrata nazionale del velivolo militare da trasporto a breve raggio S/VTOL G 222 sta giungendo alla fase di avvio della costruzione dei tre prototipi. L'AERFER, da parte sua, ha ultimato il simulacro della sezione anteriore della fusoliera.

Lo scorso maggio ha effettuato i voli d'officina il primo prototipo del velivolo AM 3, il triposto in tandem a caratteristiche STOL, di progettazione e costruzione associate Aermacchi-AERFER; trattasi — com'è noto — di una versione moderna di velivolo da collegamento ed aerocooperazione, con avanzate caratteristiche tecniche e avente possibilità di impiego operativo pienamente rispondenti alle attuali esigenze di utilizzo anche nel settore dell'aviazione generale. Nel giugno del corrente anno l'AM 3 è stato ufficialmente presentato in Italia alle autorità militari e civili ed agli operatori; ha partecipato altresì, a Parigi, al 27° Salone Internazionale

dell'Aeronautica e dello Spazio, in occasione del quale ha effettuato dei voli dimostrativi.

Nel settore delle riparazioni e revisioni, svolte presso lo stabilimento di Capodichino, sono proseguite — con favorevoli sviluppi — le lavorazioni per l'Aeronautica Militare Italiana (F 84 F, G 91 R e G 91 T), nonché per l'Aviazione Navale della VI Flotta USA. Un incremento si è registrato anche nell'attività civile, riguardante i Caravelle dell'Alitalia e gli F 27 dell'ATI.

In campo spaziale, nel quadro del programma ELDO/A, cui l'AERFER partecipa con altre aziende del Gruppo (Selenia, Nuova San Giorgio, Salmoiraghi, OTO Melara), hanno avuto luogo in Australia diversi lanci in volo suborbitale del vettore Europa I, con il satellite costruito interamente dalle industrie italiane, tra le quali l'AERFER, la quale ha inoltre progettato e realizzato il meccanismo di separazione del satellite stesso dal terzo stadio.

Quanto al programma ESRO, l'AERFER, unitamente alla Nuova San Giorgio ed alla Salmoiraghi, è inserita nella gara per la parte relativa alla struttura ed al bilanciamento termico per il progetto di un satellite astronomico (Large Astronomical Satellite) nel gruppo internazionale, con a capo la Sud Aviation.

Quanto alla produzione ausiliaria di autoveicoli in lega leggera, l'Azienda ha potuto ottenere lo scorso maggio una commessa di « due piani » per l'ATAF di Firenze; un altro lotto è in avanzata costruzione per l'ATAN di Napoli; sono inoltre in corso diverse ben avviate trattative con aziende municipalizzate di altre città. Nella pesante situazione di mercato che, da anni, caratterizza il settore, sintomi di ripresa della domanda stanno manifestandosi in relazione alla necessità delle aziende comunali di trasporto urbano di procedere, malgrado le gravi condizioni finanziarie delle amministrazioni locali, ad un graduale rinnovo del parco.

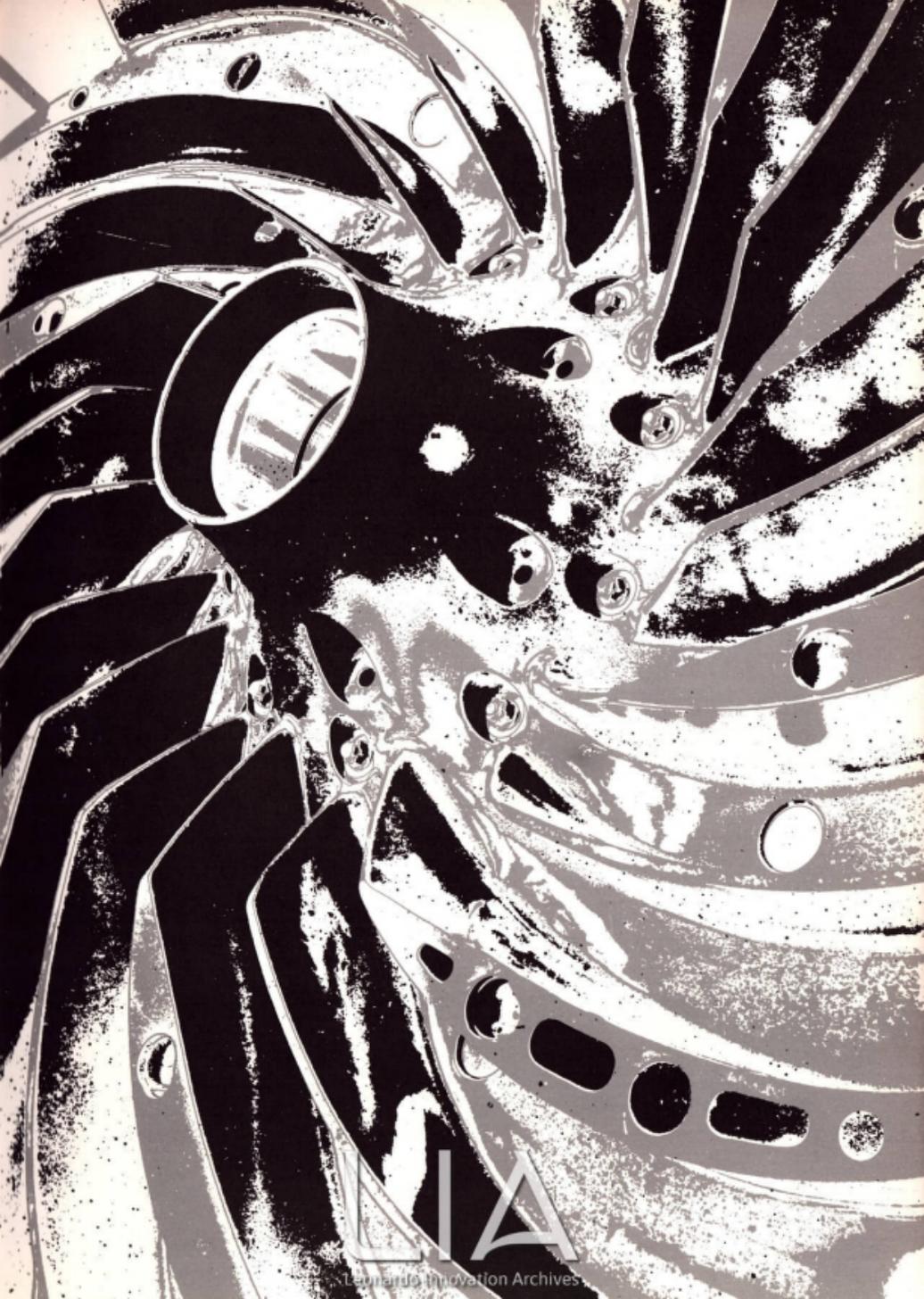
Lo sviluppo globale dell'attività ha comportato nell'esercizio un aumento dell'occupazione di circa 300 unità, per le quali si è ovviamente dovuto provvedere al necessario addestramento.

Come negli esercizi precedenti, l'andamento economico è risultato positivo, con tendenza a ulteriori progressi in relazione alle concrete prospettive di sviluppo dell'attività.

Alfa Romeo - Milano

Stabilimenti: Milano-Portello, Arese (Milano), Pomigliano d'Arco (Napoli)

La produzione di autovetture realizzata dall'Alfa Romeo nel 1966 negli stabilimenti di Portello e di Arese si è mantenuta praticamente sugli stessi livelli del precedente esercizio in quanto le pesanti e prolungate agitazioni sindacali, connesse al rinnovo del contratto di lavoro metalmecca-



LI
A

Leonardo Innovation Archives

nici, hanno impedito (con una perdita di oltre un milione di ore lavorative) un migliore andamento; e ciò nonostante la decisa ripresa realizzata — a situazione sindacale normalizzata — nell'ultima parte dell'esercizio.

L'Azienda è riuscita — per contro — a migliorare sensibilmente i suoi livelli di vendita, sia in Italia che all'estero, con incrementi percentuali superiori a quelli del settore nazionale.

In totale le vetture Alfa immatricolate sono state circa 67 mila delle quali 49.200 sul mercato interno (+16,6% rispetto al 1965) e 17.400 all'estero (+21,1% rispetto all'anno precedente).

Grazie a tali progressi l'incidenza dell'immatricolazione Alfa Romeo sul totale nazionale per le cilindratae comprese fra i 1300 e i 1800 cc. è salita dal 34,8% del 1965 al 46,5%.

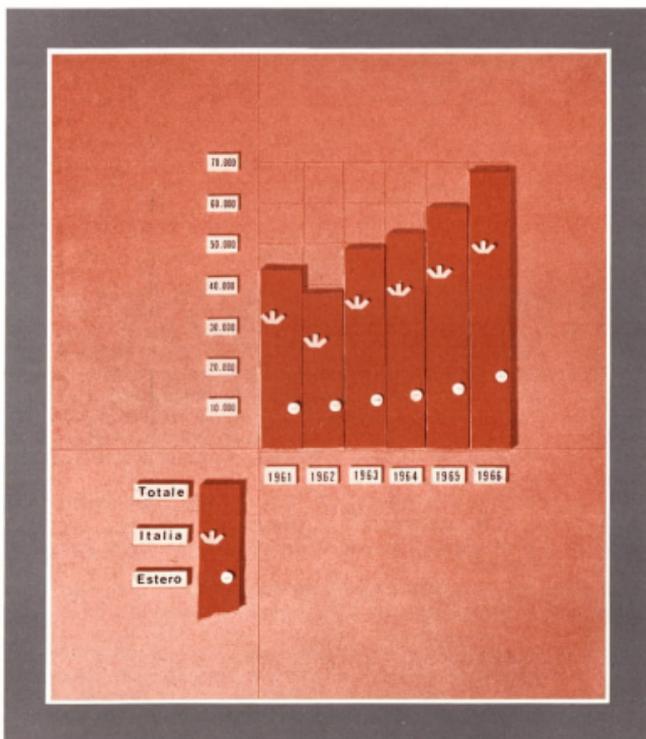
Va segnalato, in particolare, il successo commerciale dei due nuovi modelli di 1300 cc., la TI e la GT junior. La gamma di produzione Alfa Romeo si era precedentemente arricchita (marzo 1966) della 1600 spider carrozzata da Pininfarina, che ha egualmente riscosso un lusinghiero successo. Fra l'altro, nel successivo mese di maggio, essa è stata presentata in America con una manifestazione svoltasi a New York a bordo della T/n « Raffaello ».

Nel corso dell'anno è stata ancora migliorata ed ampliata l'organizzazione di vendita e di assistenza, sia in Italia che all'estero. Altre nuove commissionarie sono venute ad aggiungersi a quelle preesistenti in Italia, così che il loro numero complessivo è salito a 176; quanto all'organizzazione estera, il costante aumento delle esportazioni è il miglior indice dell'efficienza che stanno raggiungendo le affiliate Alfa Romeo costituite nei paesi ove più attiva è la presenza della Società milanese. Sempre all'estero, è proseguita la collaborazione con la Fabrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro; in Paraguay sta per iniziare il montaggio di vetture Giulia, mentre diverse trattative sono in corso con altri paesi per la creazione di stabilimenti di montaggio.

Per quanto riguarda gli impianti, ad Arese è terminato ed è regolarmente entrato in funzione il nuovo magazzino prodotti finiti (autosilo), che accoglie gli accumuli stagionali di produzione, mentre egualmente completate sono le opere murarie dei fabbricati fonderie leghe leggere e officina stampaggio a caldo. Nel primo di tali reparti si sta procedendo alla installazione dei mezzi di produzione e sono iniziate le prime fusioni di prova; nel secondo, sono stati gettati i basamenti del macchinario pesante e si sta completando l'installazione dei servizi generali. Presso l'azienda ricambi sono state installate nuove attrezzature per la movimentazione dei materiali in arrivo e in partenza; è stato iniziato il potenziamento della sezione assemblaggio con ampliamento delle aree coperte e l'inserimento di nuovi mezzi e convogliatori aerei; sono in corso altresì gli studi per l'ampliamento della capacità produttiva della sezione verniciatura. Ultimamente si è anche proceduto all'appalto per la realizzazione del fabbricato per le esperienze.

Andamento vendite autovetture Alfa Romeo

unità



Gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio sono stati dell'ordine di 6,5 miliardi di lire, compresi quelli relativi all'azienda di Pomigliano. Anche in quest'ultimo stabilimento, infatti, sono state effettuate, nel periodo in esame, spese di rilievo per nuovi impianti, sia nel settore automobilistico, sia e soprattutto in quello aeronautico, in relazione ai nuovi programmi di costruzione di parti e revisione di motori a reazione. Nello stabilimento meridionale è proseguita la produzione dell'autofurgone Romeo, le vendite del quale hanno superato di oltre il 20% quelle del 1965. Ciò appare di buon auspicio per il collocamento del nuovo analogo veicolo, di caratteristiche più moderne, denominato F 12, di cui è stata recentemente avviata la produzione in sostituzione del Romeo: i primi esemplari, sia nella versione « furgone », sia in quella « autocarro », sono stati presentati alla fine di marzo di quest'anno.

Nel quadro degli accordi di collaborazione con la SAVIEM, del Gruppo Renault, è iniziato il montaggio dei veicoli industriali, della gamma media e medio leggera, denominati A 15, A 19 e A 38, immessi anch'essi sul mercato nel marzo del corrente anno. Sempre con la SAVIEM è iniziata la produzione dei gruppi meccanici per l'autofurgone da 2,5 tonnellate denominato « plancher bas », realizzato in coprogettazione e coproduzione. È proseguita nel frattempo la costruzione dei motori diesel (che vengono fra l'altro montati su tutti i veicoli anzidetti), che si svolge con reciproca soddisfazione ormai da diversi anni.

Nel ramo aeronautico hanno avuto sviluppo sia le attività di revisione dei motori per aerei militari e civili, sia quelle di costruzione di parti di motori a reazione. Il fatturato relativo ha superato nel 1966 i 9 miliardi di lire, mentre si delineano interessanti prospettive di ulteriori incrementi legati agli sviluppi dell'attività di costruzione, oltre che di revisione; gli ordini assunti nel 1966 e nel primo semestre 1967 sono pari a 25,5 miliardi. Particolarmente importanti i nuovi programmi di coproduzione nazionale per l'Aeronautica Militare, che riguardano i motori General Electric J 85/13 (per questa fornitura, alla quale sono interessate anche FIAT, Piaggio e SACA, l'Alfa Romeo funge da capo commessa) e J 79/19, destinati rispettivamente ai velivoli G 91 Y ed F 104 S.

Il fatturato complessivo della Società ha sfiorato i 132 miliardi di lire, con un incremento del 6% circa rispetto al 1965.

L'andamento economico è risultato ancora migliore di quello, già positivo, dello scorso anno.

Nei primi sei mesi del corrente 1967 l'attività produttiva e commerciale dell'Azienda si è mantenuta su livelli che possono considerarsi soddisfacenti.

Per quanto riguarda le vendite è da notare che al loro ulteriore sviluppo hanno contribuito sia il mercato interno, sia l'esportazione. Un nuovo impulso esse potranno ora trarre dalle migliori, recentemente apportate ai modelli di più vasta popolarità (1300 TI, 1300 GT junior, 1600 super), i prezzi dei quali hanno potuto nello stesso tempo essere sensibilmente

diminuiti grazie all'aumentato volume della produzione e all'elevata produttività dei nuovi impianti.

Segnaliamo altresì che, nel quadro del costante rafforzamento della rete di vendita all'estero, all'inizio dello scorso settembre, in concomitanza con l'apertura del salone automobilistico di Francoforte è stata in quella città inaugurata la nuova sede dell'«Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft», la filiale dell'Alfa Romeo nella Germania Occidentale. Trattasi di un complesso efficiente, dotato di attrezzatissime officine e comprendente anche una scuola di assistenza ove si svolgeranno corsi teorici e pratici di aggiornamento e addestramento per tecnici specializzati.

Merita infine un cenno anche l'attività sportiva svolta dall'Alfa Romeo. Il consuntivo 1966, veramente brillante, è costituito da tre trofei riservati ai costruttori, di cui due europei ed uno americano, un campionato europeo, dieci campionati esteri, tre campionati italiani ed oltre 300 vittorie in gare italiane ed estere.

A tutto giugno 1967 le vittorie Alfa conseguite nel corrente anno permettono di ritenere praticamente conquistato, per il secondo anno consecutivo, lo Challenge europeo del turismo riservato ai costruttori ed ai piloti; a tale prestigioso titolo si aggiunge la ormai acquisita vittoria assoluta nella categoria turismo del campionato europeo della montagna.

Prosegue la messa a punto tecnica del prototipo «33» dal quale è stato recentemente derivato un elegante coupé, molto ammirato al salone di Francoforte.

Il campo motonautico, dopo due mesi dall'inizio della stagione (fine giugno), gli scafi equipaggiati con motori di produzione Alfa si erano già aggiudicati tre titoli mondiali e uno europeo.

Spica - Livorno

Stabilimento: Livorno-Ardenza

La gestione è risultata nel 1966 ancora pesantemente deficitaria anche in relazione alle non superate difficoltà dei settori autoveicoli industriali e trattori ai quali è stata finora destinata gran parte della produzione Spica.

La riconsiderazione effettuata di tutti i cronici problemi di fondo di questa azienda ha pertanto condotto alla decisione di realizzare un sempre più stretto legame delle produzioni della società livornese con le occorrenze dell'Alfa Romeo; ciò ha comportato un indirizzo dell'attività anche verso produzioni complementari di quella automobilistica, in aggiunta a quelle di sterzi e di alberi di trasmissione in atto: è stata già decisa la costruzione di ammortizzatori per autovetture la cui produzione avrà inizio alla fine del corrente anno, mentre è in corso l'approntamento degli impianti

relativi; è inoltre allo studio la produzione di altri particolari per autoveicoli. Quanto alle candele per accensione, l'attività relativa è stata incrementata nel corso dell'esercizio parallelamente all'affinamento e all'ammodernamento sia degli impianti sia dell'organizzazione commerciale. Particolare successo ha incontrato la candela tipo « oro » a scarica superficiale con condensatore incorporato.

In armonia con la nuova impostazione, si sta sviluppando attivamente l'opera di riorganizzazione di tutti i settori aziendali, per assicurare all'impostazione stessa le necessarie premesse di efficienza e riduzione dei costi generali; un'opera che sta dando frutti concreti e ancor più ne darà in un tempo adeguato.

AERIMPIANTI - Milano

Si ricorda che, come fatto presente nella Relazione del Consiglio di Amministrazione dello scorso giugno, la Finmeccanica ha rilevato il 50% delle azioni di questa società già in possesso della Dell'Orto e Chieriegatti. Nonostante la perdurante stasi nel settore delle costruzioni edilizie, sia pubbliche, sia private, l'Aerimpianti ha potuto contenere le conseguenze negative della sfavorevole situazione settoriale e raggiungere un risultato ancora positivo, pur se in misura inferiore all'anno precedente. La Società, grazie alla migliorata efficienza dei servizi commerciali e tecnici, ha consolidato la propria posizione sul mercato, conseguendo, nonostante l'aspra concorrenza, numerose importanti commesse.

L'attività dell'Aerimpianti è proseguita regolarmente nel primo semestre 1967.

ASGEN - Ansaldo San Giorgio Compagnia Generale

Stabilimenti: Genova - Milano - Trieste

Come detto nella relazione dello scorso anno, nel luglio 1966 l'Ansaldo San Giorgio ha incorporato le Officine Elettromeccaniche Triestine, delle quali già deteneva l'intero pacchetto azionario, nel quadro delle operazioni di concentrazione delle produzioni di beni strumentali elettromeccanici dell'Ansaldo San Giorgio e della Compagnia Generale di Elettricità, nella nuova società « ASGEN - Ansaldo San Giorgio Compagnia Generale S.p.A. », avviate nel precedente esercizio e definitivamente perfezionate il 9 dicembre scorso.

L'ASGEN dispone pertanto complessivamente di due stabilimenti a Genova (Campi e Sestri), uno a Milano (ex CGE, articolato in tre unità produttive) e uno a Monfalcone (ex OET): la specializzazione per prodotto di

ciascuna di dette unità, insieme con il potenziamento e l'adeguamento degli impianti già in corso, costituirà le premesse indispensabili per lo sviluppo delle produzioni oggetto della concentrazione, attraverso una maggiore efficienza aziendale, economie di costi e, conseguentemente, una più elevata competitività sul piano internazionale.

Quanto all'attività svolta dall'Ansaldo San Giorgio nel corso del 1966, gli spunti di miglioramento manifestatisi sul mercato elettromeccanico interno, anche grazie alla graduale ripresa delle ordinazioni da parte dell'ENEL, sono stati troppo modesti per consentire un andamento commerciale adeguato alle esigenze aziendali, anche se migliore di quello 1965.

L'Ansaldo San Giorgio ha pertanto continuato i suoi sforzi di penetrazione sui mercati stranieri, conseguendo qualche buon risultato: nel campo della trazione ferroviaria, le gravi preoccupazioni connesse alle stasi degli ordini da parte delle Ferrovie dello Stato sono attenuate dalla commessa di locomotori per la Jugoslavia preannunciata lo scorso anno e formalmente perfezionata nel 1966. Inoltre, in collaborazione con l'Ansaldo S.p.A. per la parte termica, sono state acquisite forniture di un certo rilievo dalla Società greca Public Power Corporation per la centrale termoelettrica di St. George Bay.

Nel complesso, di fronte a un incremento del 33% sul 1965 degli ordini acquisiti nel corso dell'anno, l'aumento delle esportazioni è stato del 73%; ciò ha portato l'incidenza delle vendite all'estero ad oltre il 52% delle acquisizioni complessive dell'Azienda. Il fatturato invece — dati i lunghi tempi tecnici relativi alle commesse più importanti — ha fatto registrare solo un lieve incremento rispetto all'anno precedente.

Questo fatto, unitamente al persistente squilibrio nel rapporto costi-ricavi, di cui si è detto nella relazione del Consiglio di Amministrazione nel paragrafo dedicato al settore elettromeccanico, si è riflesso sull'andamento economico, che ha fatto registrare un appesantimento del risultato di bilancio rispetto all'anno precedente.

Nella prima parte dell'anno in corso, hanno avuto inizio i lavori preparatori e gli adattamenti impiantistici per i trasferimenti, ormai in atto, delle attività produttive fra i diversi stabilimenti, secondo i programmi che hanno ispirato l'operazione di concentrazione. Parallelamente, è in corso la riorganizzazione della rete commerciale unificata.

La ripresa delle ordinazioni dell'ENEL si è concretata per l'ASGEN in alcune acquisizioni, tra le più importanti delle quali si ricordano: quattro turboalternatori da 370 MVA e due da 190 MVA, due turbine idrauliche, rispettivamente da 140.000 e 126.800 Kw, una pompa da 89.110 Kw e due trasformatori da 190 MVA. È stata altresì acquisita la fornitura degli equipaggiamenti elettrici per un laminatoio a freddo per la Magona d'Italia e, dal CERN (Comitato Europeo per la Ricerca Nucleare), quella di nuclei per il sincrotrone di Ginevra.

Quanto alle commesse estere, la Società ha acquisito ordini di rilievo per il Cile, l'Australia, il Sudafrica e la Malaysia; si ricorda, altresì, che —

come detto nella Relazione del Consiglio di Amministrazione — l'ASGEN parteciperà alle forniture per l'impianto peruviano di Chimbote con gli equipaggiamenti elettrici per i laminatoi e le linee di finitura.

Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi - CMI

Stabilimenti: Genova-Fegino - Trieste

La Società è stata costituita nel novembre dello scorso anno, con sede in Genova, e con un capitale iniziale di Lmil. 100, elevato successivamente a 3 miliardi, sottoscritto dalla Finmeccanica e dall'IRI nella proporzione rispettivamente del 51% e 49%.

Nella Società sono stati concentrati per apporto lo stabilimento Ansaldo « Costruzioni Meccaniche e Industriali » di Genova-Fegino — operante nel settore dei grandi impianti industriali — e l'Officina Ponti e Gru di Trieste dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico; il passaggio delle due unità produttive al Gruppo Finmeccanica è stato attuato nel quadro del programma di riassetto del settore cantieristico IRI. Le operazioni anzidette sono state formalizzate con la firma del relativo atto di concentrazione, per entrambe le unità produttive, nell'aprile del corrente anno.

Dopo il passaggio alla Finmeccanica, e nel quadro del programma di riassetto del settore macchinario tessile di Gruppo, è stato inoltre deciso il trasferimento alla CMI delle lavorazioni svolte dalla Nuova San Giorgio nel settore degli ausiliari di bordo; l'operazione, mentre consentirà una maggiore specializzazione produttiva della Nuova San Giorgio, permetterà anche di utilizzare più convenientemente le capacità produttive della CMI.

La nuova società — la cui produzione comprenderà pertanto impianti per raffinerie, per l'industria petrolchimica, per cementerie, impianti simili, gru di ogni tipo e portata, ausiliari di bordo — disporrà così di due stabilimenti, uno a Genova e l'altro a Trieste, le cui attività saranno sviluppate secondo un programma di specializzazione ed integrazione.

DELTA - Società Metallurgica Ligure - Genova

Stabilimento: Serravalle Scrivia (Alessandria)

A Serravalle Scrivia è proseguita nel 1966 — primo esercizio della società nella nuova sede — la laboriosa opera di assetto generale del nuovo stabilimento. Tale opera dovrà necessariamente prolungarsi ancora nel tempo, tenuto conto che alcuni impianti di recentissima installazione



LIA

Leonardo Innovation Archives

sono in fase di messa a punto e rodaggio, mentre altri, già entrati in attività, non hanno ancora raggiunto il pieno rendimento.

A queste difficoltà interne aziendali, inevitabili nella fase di avviamento di qualsiasi nuovo impianto, si sono aggiunte quelle generali di mercato del settore, determinate da uno sviluppo dei consumi ancora rallentato ed accresciute dalle abnormi fluttuazioni del prezzo internazionale del rame. Le conseguenze di questa situazione si sono naturalmente riflesse sull'andamento commerciale e sull'entità della produzione che, pur aumentata nel 1966 rispetto a quella dell'anno precedente, è restata molto al di sotto della potenzialità degli impianti in condizioni di normale funzionamento. Ne ha risentito, come è ovvio, anche l'andamento economico, che si è chiuso con un risultato di gestione ancor più appesantito.

Il primo semestre del 1967 ha fatto registrare qualche ulteriore progresso, sul piano commerciale e produttivo, malgrado il mercato abbia continuato ad essere poco vivace e sia stato caratterizzato da una notevolissima discesa del prezzo del metallo rosso, che ha indotto gli utilizzatori ad una notevole cautela negli acquisti. La fase discendente del prezzo della materia prima è stata anche turbata da rialzi improvvisi di brevissima durata, collegati a noti avvenimenti internazionali.

Nonostante le difficoltà di mercato e le remore impiantistiche e di adeguamento strutturale di cui si è detto, l'organizzazione commerciale, in Italia e all'estero, ha potuto essere praticamente completata. L'Azienda è ora impegnata al massimo nell'attuazione di una sempre più dinamica ed aggressiva azione di « marketing », tendente anche alla tempestiva individuazione ed al sollecito inserimento produttivo in nuove categorie di prodotti, sui quali l'accennato andamento patologico del mercato del rame sta indirizzando la domanda.

FAG Italiana - Napoli

Stabilimento: Casoria (Napoli)

Nel corso del 1966 la FAG Italiana ha potuto realizzare un forte incremento del fatturato rispetto all'anno precedente (52%), da porre in relazione sia alla ripresa del mercato dei cuscinetti a rotolamento, sia alla maggiore efficienza commerciale realizzata dall'azienda attraverso il potenziamento della propria rete di vendita.

Sensibile il conseguente miglioramento del risultato economico, sostanzialmente avvicinandosi all'equilibrio.

Nel primo semestre del 1967 è continuata l'ascesa del fatturato aziendale ad un ritmo ancor più sostenuto (+63% sullo stesso periodo 1965). Ai fini della riduzione dei costi generali e della razionalizzazione delle strutture aziendali, la FAG Italiana ha deliberato di incorporare — a far



LI

Leonardo Information Archives

data dal 1° gennaio 1967, la Società « Cuscinetti GF » la cui produzione integra la gamma della nostra collegata, nonché la Società « Immobiliare San Giorgio », proprietaria dello stabilimento dove hanno sede gli uffici di Milano. Di entrambe queste società la FAG deteneva già l'intero pacchetto azionario.

Filotecnica Salmoiraghi - Milano

Stabilimento: Milano

Nel decorso esercizio l'attività produttiva di questa società ha subito una sensibile contrazione, essenzialmente a causa delle numerose agitazioni sindacali connesse al rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici; anche il fatturato ha fatto registrare, rispetto ai livelli dell'anno precedente, una riduzione di circa il 6%.

Nel complesso i miglioramenti conseguiti per la occhialeria, l'elettronica e meccanica industriale e le apparecchiature aeronautiche, non hanno compensato le flessioni registrate nei comparti della meccanotta, della elettronica e meccanica navale, nonché quella particolarmente sensibile delle macchine per cucire.

Per quanto riguarda quest'ultimo settore, le vendite hanno subito una notevole contrazione, in dipendenza anche delle necessità per l'Azienda di adottare una politica commerciale estremamente prudente, in relazione allo sfavorevole andamento del mercato.

Quanto agli altri rami di attività, la flessione nel settore della meccanotta, dopo lo sviluppo del 1965, che era stato consentito essenzialmente dalle lavorazioni militari per conto della consorella OTO Melara, è da attribuire appunto alla riduzione delle lavorazioni stesse, non compensata dall'incremento registrato nelle vendite dei prodotti destinati al mercato civile. Il miglioramento nel settore dell'elettronica industriale è legato soprattutto alle attività svolte nell'ambito del programma ELDO, al quale la Salmoiraghi partecipa con la costruzione di registratori e di elementi sensibili, mentre quello conseguito dalle apparecchiature di navigazione aerea è collegato ai nuovi programmi dell'Aeronautica Militare Italiana.

Anche nel decorso esercizio le vendite del settore occhialeria hanno fatto registrare un progresso rispetto ai volumi conseguiti nel 1965: le lenti corneali hanno avuto un aumento di circa il 20%.

Sul piano economico, essenzialmente in relazione ai minori volumi produttivi sviluppati per le ragioni sopradette, dopo alcuni anni di equilibrio, l'Azienda ha consuntivato un risultato deficitario.

Nel corso del primo semestre del corrente anno l'andamento commerciale è rimasto ancora poco soddisfacente, soprattutto nei settori della meccanotta e delle macchine per cucire.

FMI.MECFOND - Aziende Meccaniche Riunite - Napoli

Stabilimento: Napoli

Dopo la fusione delle due aziende, di cui si è riferito nella relazione dello scorso anno, è proseguita con il massimo impegno l'azione di rafforzamento e razionalizzazione delle strutture del nuovo complesso, sia sul piano tecnico sia su quello organizzativo.

In questo quadro, è stata decisa la enucleazione del reparto fonderia concentrato per apporto nella SAFOG, parallelamente alla attuazione della decisione di scorporo da quest'ultima e di apporto alla Nuova San Giorgio delle attività svolte nel campo della meccanica tessile.

L'attività della FMI.MECFOND rimane pertanto articolata nei settori delle macchine per lavorazione lamiera, macchine per scatolame metallico e per imballaggi, impianti ausiliari per siderurgia ed in genere per trasporto e manipolazione materie prime.

Il processo di integrazione produttiva connesso alla anzidetta operazione di fusione ha indubbiamente ostacolato il regolare svolgimento dell'attività produttiva aziendale nel corso dell'esercizio, sulla quale si sono anche riflesse negativamente le numerose agitazioni sindacali.

In tali condizioni, e in presenza di un andamento insoddisfacente del mercato interno, l'Azienda non è stata in grado di realizzare — in complesso e nonostante il buon livello delle esportazioni — una adeguata acquisizione di ordini.

L'anzidetta situazione e la sensibile flessione dei ricavi imposta dalla concorrenzialità del mercato hanno determinato sul piano economico un risultato di gestione sensibilmente negativo.

I dati relativi all'andamento commerciale del primo semestre del corrente anno evidenziano un volume di acquisizione di nuovi ordini pressoché pari a quello registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Va però rilevato che i dati non comprendono quelli relativi alla commessa — in corso di formale perfezionamento — per l'impianto siderurgico di Chimbote in Perù, per il quale l'azienda appronterà linee complete di finitura. Nell'aprile scorso la FMI.MECFOND ha concluso un accordo con la Danly Machine Corp. di Chicago, la reputatissima produttrice di presse per stampaggio lamiere destinate prevalentemente al settore automobilistico, ed ha acquisito licenza esclusiva di produzione e vendita delle presse « Danly » nei paesi del Mercato Comune, Grecia e Turchia, e non esclusiva in molti altri paesi.

Le intese anzidette assumono particolare rilievo ai fini di un adeguato sviluppo produttivo del fondamentale settore delle macchine per lamiera, per il quale d'ora innanzi l'azienda napoletana potrà contare sulla collaudata esperienza tecnica della società licenziataria, affermata con notevole prestigio sul mercato mondiale; la nostra società ha già avviato numerose

trattative commerciali con importanti case italiane ed estere, che hanno cominciato a dare frutti concreti nella acquisizione di lavoro.

Va infine ricordato che la FMI.MECFOND si è inserita nel campo della meccanizzazione postale, accanto alla Nuova San Giorgio, per conto della quale fornirà alcune macchine speciali per l'impacchettamento della corrispondenza, realizzate su disegni propri.

MERISINTER - Meridionale Prodotti Sinterizzati - Napoli

Stabilimento: Napoli

Nel 1966 è proseguita, consolidandosi, la ripresa commerciale e produttiva già manifestatasi nell'ultimo periodo dell'anno precedente: essa si è concretata in un aumento degli ordini e del fatturato rispettivamente del 35% e del 12%; anche nel primo semestre del 1967 l'assunzione degli ordini ha avuto un andamento soddisfacente.

Per quanto riguarda i prodotti sinterizzati, l'incremento degli ordini ha interessato esclusivamente il mercato interno, con particolare riguardo al settore automobilistico. Un favorevole andamento ha presentato anche la domanda di altri due importanti settori utilizzatori, e cioè quelli degli elettrodomestici e degli apparecchi per telecomunicazioni, in parte peraltro controbilanciata dalla flessione dei settori macchine per cucire e meccanica varia collegata all'edilizia.

Relativamente alle polveri elettrolitiche, nel 1966 si è registrata una sensibile riduzione del fatturato, da porre in relazione con la immissione sui mercati esteri di nuovi tipi di polveri, più economiche, da parte degli Stati Uniti e del Giappone.

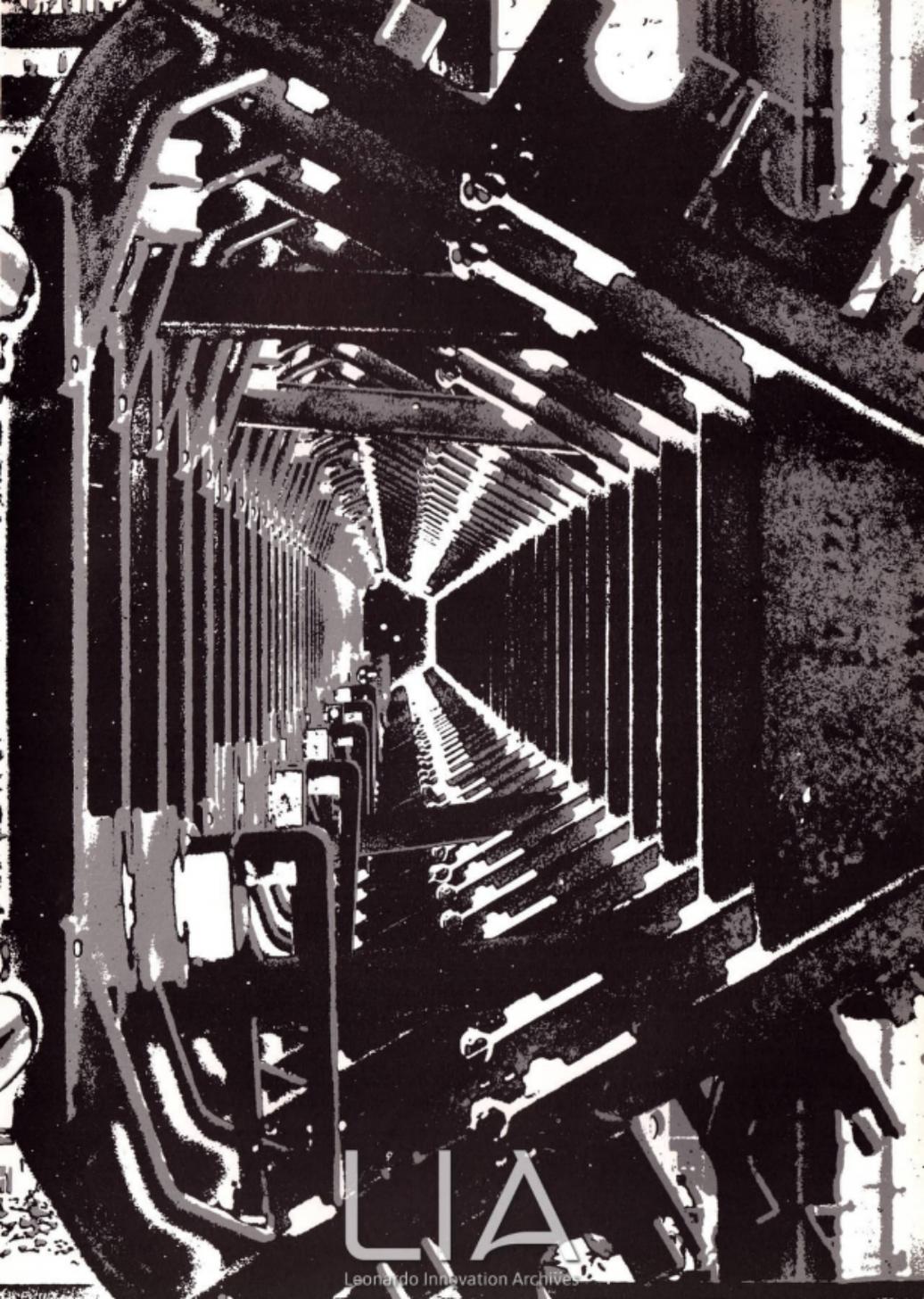
I notevoli miglioramenti di produttività resi possibili dai nuovi impianti installati hanno consentito di riassorbire in parte gli aumenti dei costi del personale; il considerevole sviluppo della produzione dei sinterizzati ha permesso di chiudere l'esercizio 1966 con un risultato economico sostanzialmente in pareggio.

Gli sviluppi di attività programmati hanno indotto l'azienda a porre allo studio, ormai avanzato, il problema di una definitiva e razionale sistemazione impiantistica, da realizzare gradualmente in un nuovo stabilimento, situato in zona meno inurbata.

Nuova San Giorgio - Genova

Stabilimento: Genova Sestri

Nel corso del 1966 l'attività produttiva della Nuova San Giorgio ha risentito in modo particolare delle numerose astensioni dal lavoro, connesse al rinnovo del contratto nazionale di categoria.



LIA

Leonardo Innovation Archives

Il contenuto livello produttivo non ha pertanto permesso il pieno assorbimento dei costi fissi, determinando sul piano economico, dopo diversi anni di risultati attivi, un deficit di gestione.

Per contro, sul piano commerciale il flusso dei nuovi ordini è rimasto sostanzialmente favorevole, anche se ad un livello lievemente inferiore a quello dell'anno precedente.

Quanto ai diversi rami di attività, nel settore del macchinario tessile va innanzitutto ricordata la decisione di affidare alla Nuova San Giorgio la responsabilità di tutte le produzioni di meccanica tessile svolte nell'ambito Finmeccanica, con il trasferimento ad essa delle attività già svolte dall'OTO Melara e dalle Officine Pistoiesi ed apportando alla Nuova San Giorgio il reparto meccanica tessile della SAFOG, che continua peraltro ad operare a Gorizia come stabilimento distaccato della società genovese. Sul piano commerciale si è registrata una acquisizione di lavoro migliore di quella dell'anno precedente, in relazione soprattutto alla ripresa del mercato nazionale: gli incrementi maggiori si sono conseguiti nel comparto del macchinario per cotone, ma abbastanza sostenuto è risultato anche il comparto laniero.

I dati relativi al settore dei servosistemi ed elettronica scontano invece l'esaurimento degli ordini relativi al programma missilistico Hawk: la Società ha comunque acquisito diverse commesse per centrali di tiro destinate alla Marina Militare Italiana e a quella argentina.

Nel settore servosistemi ed elettronica sono state acquisite alcune forniture dalle consorelle AERFER di Pomigliano per apparecchiature relative al velivolo F 104 S, e OTO Melara di La Spezia per strumentazione ballistica destinata ai carri armati M/60. Va inoltre segnalato che l'azienda si è recentemente inserita nel campo della meccanizzazione postale; dopo la definizione di un accordo di licenza con la Telefunken, la Nuova San Giorgio ha concluso le trattative con l'Amministrazione delle Poste, con l'acquisizione di una prima commessa per la realizzazione dell'impianto di Firenze di smistamento della corrispondenza.

Per gli ausiliari di bordo, infine, il livello dei nuovi ordini ha risentito dello slittamento di alcune commesse per i cantieri nazionali. Di tale comparto è stata decisa recentemente la cessione alla Costruzioni Meccaniche Industriali Genovesi-CMI, in connessione — come accennato — con l'attuazione del programma di concentrazione e di sviluppo nella Nuova San Giorgio delle produzioni di macchinario tessile. Tale cessione permetterà alla Nuova San Giorgio una maggiore specializzazione produttiva ed un contemporaneo riassetto impiantistico organizzativo, per il quale l'azienda necessitava di una adeguata disponibilità di spazi.

Nel corso del primo semestre del corrente anno l'azienda ha fatto registrare nel settore del macchinario tessile un ulteriore sensibile incremento degli ordini dovuto alla acquisizione, nei primi mesi dell'anno, insieme alla S. Andrea di Novara, di una seconda consistente fornitura per l'URSS relativa a due impianti di filatura lana e di fibre sintetiche (100.000 fusi).



LIA

Leonardo Innovation Archives

Alla fine dello scorso settembre la Nuova San Giorgio ha concluso un importante accordo di cooperazione tecnica con la Cecoslovacchia nel campo della tecnologia per la filatura « senza anelli » e delle relative macchine; in base a tale accordo la nostra collegata ha acquisito altresì una licenza di costruzione e vendita — di vasta portata — per il macchinario in parola, che permetterà di conseguire con elevate prestazioni tecniche una sensibile semplificazione dei tradizionali cicli per la preparazione e filatura di fibre cotoniere.

OTO Melara - La Spezia

Stabilimento: La Spezia

Anche nel decorso esercizio l'andamento di questa azienda, che opera prevalentemente nel campo delle artiglierie e dei mezzi militari blindati e corazzati, è rimasto favorevole, sia sul piano produttivo, sia su quello commerciale.

L'acquisizione degli ordini ha fatto registrare un ulteriore incremento, in relazione anche alla definizione di nuove importanti commesse di obici da 105/14 per paesi esteri, che confermano il perdurante successo nel mondo di questo affermato prodotto OTO Melara.

Anche per le artiglierie si è registrato un flusso soddisfacente di nuovi ordini, essenzialmente in rapporto alle forniture alla Marina Militare di torri da 76/62, destinate alle unità navali in allestimento; di quest'arma la società ha realizzato un nuovo modello « compatto », che ha superato con successo tutte le prove di impiego a bordo. La società è inoltre impegnata in numerosi studi e attività di ricerca, che costituiscono la premessa indispensabile per lo sviluppo futuro di tali tradizionali produzioni.

Nel settore dei veicoli cingolati, blindati e corazzati che assume sempre maggior rilievo nell'attività aziendale, sono proseguite regolarmente le lavorazioni relative ai carri M 113 per l'Esercito Italiano. È stata inoltre definita la fornitura di carri armati M. 60 per l'Esercito, in coproduzione con la Chrysler, la FIAT e la Lancia. Anche in questo settore, numerosi importanti studi vengono condotti e diverse trattative sono in corso.

La società si è di recente inserita nelle attività spaziali, partecipando al programma ELDO con la fornitura di alcuni componenti tra i più critici del sistema, nonché con studi relativi alla propulsione ausiliaria per la correzione di assetto del satellite.

Completa l'attività dell'azienda il settore ingranaggi, la cui produzione è destinata essenzialmente al settore automobilistico, e nel quale sono già stati conseguiti apprezzabili risultati.

Sul piano economico, nonostante gli ulteriori sensibili aumenti del costo del lavoro, la gestione aziendale, si è chiusa anche quest'anno con un risultato positivo.



LIA

Leonardo Innovation Archives

Nel corso del primo semestre del corrente anno sono state acquisite altre ordinazioni; tra quelle di maggior rilievo va citata una consistente commessa di artiglierie navali antiaeree per conto di una marina estera.

Termomeccanica Italiana - La Spezia

Stabilimento: La Spezia

Come si riferiva nella relazione dello scorso anno, il risanamento della gestione di questa azienda resta legato ad un duplice ordine di fattori: tecnico-organizzativi, da un lato, cioè ai risultati che si propone di conseguire la radicale azione di riassetto strutturale e produttivo, da tempo avviata ma destinata per la sua complessità a protrarsi ancora nel futuro; fattori commerciali e di mercato, dall'altro, per il conseguimento di volumi adeguati alle potenzialità del molteplice sistema produttivo aziendale.

A quest'ultimo riguardo va segnalato che nel corso del 1966 l'azienda ha potuto conseguire un ulteriore progresso nell'acquisizione di lavoro rispetto all'esercizio precedente; la Termomeccanica si è infatti assicurata — sul mercato interno — diverse commesse di una certa consistenza, soprattutto nei settori delle pompe, compressori ed impianti frigoriferi, che rappresentano le sue attività fondamentali.

Anche l'esportazione è rimasta ad un livello soddisfacente; tra le commesse estere di maggior rilievo viene ricordata la fornitura di impianti frigoriferi per i cantieri jugoslavi di Spalato, già segnalata nella relazione dello scorso anno.

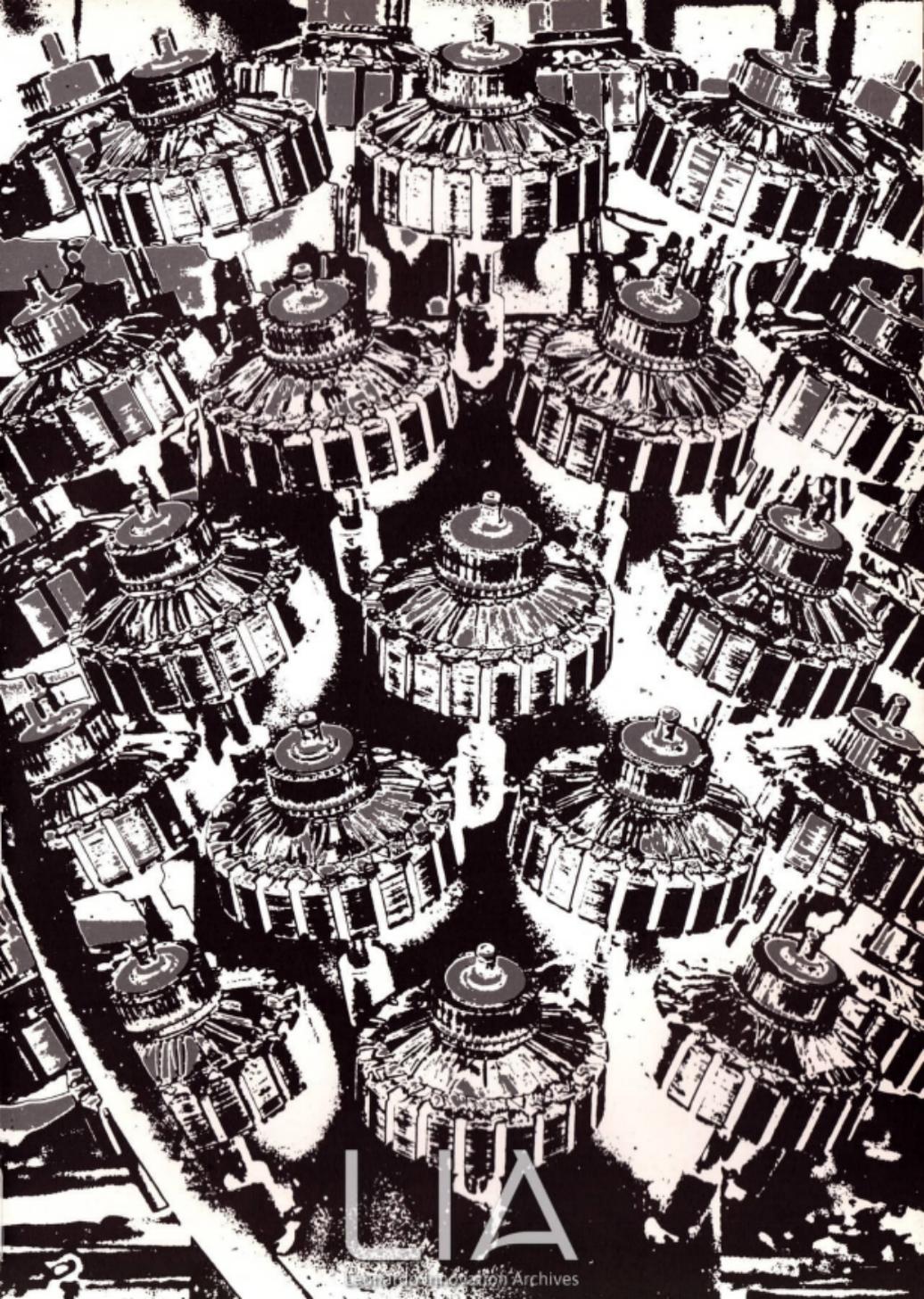
Purtroppo, l'attività produttiva ha sensibilmente risentito delle numerose agitazioni sindacali. Tale situazione si è riflessa anche sul piano economico impedendo un miglioramento del deficitario risultato di gestione.

Nella prima metà dell'anno in corso il flusso dei nuovi ordini è risultato superiore a quello del corrispondente semestre 1966, anche se molto frazionato in numerose commesse, specie da parte dei cantieri navali nazionali. Da segnalare altresì l'acquisizione di due impianti frigoriferi industriali per l'India, tramite la Società Italiana Impianti e la SNAM. L'attività produttiva, da parte sua, si è andata normalizzando grazie alla riacquistata calma sindacale.

SAFOG - Fonderie e officine di Gorizia - Gorizia

Stabilimento: Gorizia

Come fatto presente trattando della Nuova San Giorgio, nel corso del 1966 è stato deciso lo scorporo dalla SAFOG del reparto di meccanica tessile, concentrato per apporto nella Nuova San Giorgio stessa. Parallelamente



LIA

Collection Archives

è stata effettuata l'operazione di concentrazione nella SAFOG del complesso aziendale fonderia getti di Napoli, già della FMI.MECFOND.

La SAFOG ha così assunto la fisionomia di azienda operante esclusivamente nel settore della fonderia di acciaio (Gorizia e Napoli) e potrà convenientemente sfruttare i vantaggi derivanti dal programma di specializzazione produttiva che sarà attuato tra i due stabilimenti.

Quanto all'andamento aziendale nel decorso esercizio, l'acquisizione di lavoro si è mantenuta su livelli non discosti da quelli registrati nell'anno precedente, con ricavi peraltro ancora del tutto inadeguati, in rapporto alla difficile situazione di mercato dei getti di acciaio.

L'attività produttiva è stata d'altra parte sensibilmente ostacolata dalle agitazioni sindacali.

In tali condizioni si è registrato, sul piano economico, un risultato di gestione sensibilmente deficitario.

Nel primo semestre del corrente anno, i nuovi ordini sono risultati, nel complesso, superiori a quelli dello stesso periodo dello scorso anno, grazie soprattutto alle acquisizioni di getti formati a macchina (Napoli). Essi sono invece risultati insufficienti, per quanto riguarda quelli a mano (Gorizia), a garantire un adeguato livello produttivo. La società ha pertanto intensificato ulteriormente la propria azione commerciale nel settore in parola.

Società Bulloneria Europea - SBE - Monfalcone (Gorizia)

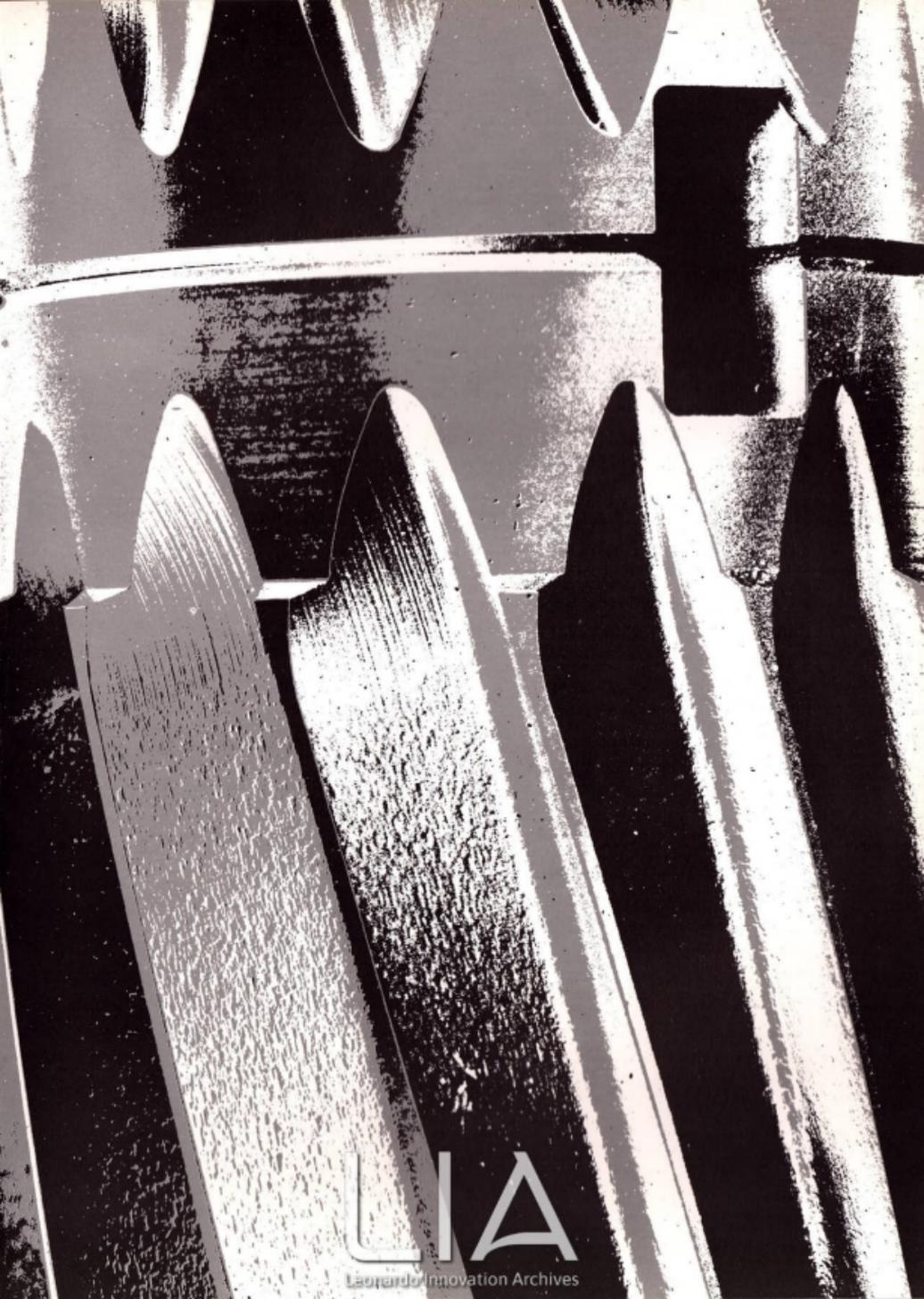
Stabilimento: Monfalcone

Nel decorso esercizio sono stati portati a termine i lavori di approntamento del nuovo stabilimento di Monfalcone, con il completamento dei capannoni del fabbricato industriale e delle opere edili relative agli uffici e servizi. L'installazione e la messa a punto degli impianti ha consentito, nell'ultima parte dell'anno, il graduale avvio, soprattutto ai fini del rodaggio degli impianti stessi, dell'attività produttiva aziendale, che riguarderà, secondo i programmi a suo tempo predisposti, bulloneria di resistenza. L'azienda sta ora intensificando i propri sforzi per la creazione di una efficiente struttura commerciale che le possa consentire il reperimento di lavoro su livelli adeguati alle capacità produttive dello stabilimento.

SAIMP - Società Azionaria Industrie Meccaniche Padovane - Padova

Stabilimento: Padova

Nell'ultimo trimestre del 1966 la Finmeccanica ha assunto, su mandato dell'azionista « ISAP - Istituto per lo Sviluppo delle Attività Produttive », la direzione e la gestione della « Società Azionaria Industrie Meccaniche Padovane SAIMP » con sede a Padova.



LIA

Leonardo Innovation Archives

La società, nella quale sono occupate circa 340 persone, opera nel settore delle macchine utensili tradizionali di medie dimensioni (fresatrici e torni nelle varie versioni); nel corso dell'esercizio in esame essa ha sviluppato un'attività insufficiente alle proprie capacità produttive, il che si è tradotto sul piano economico in un sia pur limitato passivo.

La società ha ora in corso di attuazione un organico programma di potenziamento delle strutture impiantistiche e di razionalizzazione dei cicli produttivi; parallelamente si sta provvedendo all'adeguamento delle strutture commerciali.

In questo quadro va ricordata la recente definizione di un importante accordo con la Olivetti, in base al quale la società di Ivrea trasferirà alla SAIMP le attività da essa finora svolte nel campo delle macchine utensili convenzionali (fresatrici, frese-pialle, rettificatrici); la SAIMP potrà così completare ed arricchire adeguatamente la propria gamma produttiva, con sensibile vantaggio sul piano commerciale. Tra Finmeccanica (51%) e Olivetti (49%) è stata inoltre costituita la « Società Tecnico-Commerciale per le Macchine Utensili - TECOMU S.p.A. », per il collocamento delle macchine utensili che la SAIMP produrrà su progetti Olivetti.

San Giorgio Elettrodomestici - La Spezia

Stabilimento: La Spezia

Una modesta ripresa della domanda interna, specie nella prima metà del 1966, e l'attiva azione condotta sul piano commerciale hanno consentito alla San Giorgio Elettrodomestici un incremento di oltre il 20% dell'attività aziendale, espressa in termini di fatturato; e ciò anche in virtù del buon successo incontrato presso la clientela italiana e straniera dalle sue produzioni la cui gamma si è arricchita della nuova lavastoviglie, presentata alla Fiera degli elettrodomestici nel settembre.

Tuttavia, le perduranti difficoltà finanziarie da parte della clientela (rivenditori), da un lato, e, dall'altro, l'ancora inadeguato utilizzo della capacità dei nuovi impianti, dimensionati ai maggiori livelli produttivi previsti dai piani della Società, hanno impedito che all'incremento dell'attività aziendale corrispondesse un andamento economico positivo; l'esercizio infatti si è chiuso ancora in perdita.

Il 1967, purtroppo, ha fatto registrare una nuova stasi del mercato anche in rapporto agli inasprimenti dell'imposta sulla energia elettrica e, successivamente, della imposta di consumo sugli apparecchi elettrodomestici, deliberata all'inizio dell'estate; contemporaneamente, motivi congiunturali hanno sensibilmente rallentato anche la domanda estera.

Ciò ha suscitato fondate preoccupazioni sulle prospettive dell'intero settore nazionale: da parte sua, la Società ha intensificato ancora la sua azione di marketing, anche per acquisire aggiornati elementi per definire le linee di politica aziendale più idonee al superamento delle attuali diffi-

fortà. Comunque essa è riuscita a migliorare ulteriormente il suo andamento commerciale nel primo semestre dell'anno. Un recente accordo di collaborazione con la francese Scholte ha permesso alla SGE di estendere la gamma di vendita alle cucine di tutti i tipi.

San Giorgio Pra (Fonderie e Officine) - Genova

Stabilimento: Genova-Pra

Gli incrementi di produttività conseguenti all'entrata in funzione dei nuovi impianti, migliorati e automatizzati, e l'efficace azione commerciale hanno reso possibile nel 1966 — nonostante la perdurante stasi edilizia — un incremento del 51% nel volume degli ordini assunti che si è riflesso in parte anche sul fatturato (+8,5%). Ciò ha consentito il raggiungimento di un risultato economico positivo.

Nel primo semestre del 1967 l'andamento commerciale ha continuato ad essere favorevole: l'acquisizione di ordini è, infatti, aumentata di quasi il 15% rispetto ai valori dello scorso anno. Le prospettive restano peraltro condizionate al consolidamento dell'iniziata ripresa del settore edilizio, sul quale gravano le incognite di non ancora risolti specifici problemi di fondo.

Nuova Utensileria Italiana - UA - Genova

Stabilimento: Genova-Pra

Un notevole sviluppo dell'attività commerciale, che si è tradotto in un aumento del 61% del valore degli ordini e del 47% di quello del fatturato, ha caratterizzato l'esercizio della Nuova Utensileria Italiana. Il livello di attività è risultato tuttavia ancora insufficiente a garantire un andamento economico equilibrato, che peraltro si annuncia prossimo.

Nel primo semestre dell'anno in corso, particolarmente sensibile è stato l'ulteriore sviluppo delle vendite, aumentate di circa l'80% sui livelli raggiunti nello stesso periodo dell'anno precedente.

Particolarmente buono (più che triplicato) l'andamento degli utensili in carburo prodotti in base all'accordo raggiunto lo scorso anno con la francese « Ugine Carbone ».

SELENIA - Industrie Elettroniche Associate - Napoli

Stabilimenti: Roma - Fusaro (Napoli)

Il progresso, che caratterizza da alcuni anni l'attività della Società, è proseguito anche nel periodo in esame, durante il quale si è registrato un incremento particolarmente elevato nelle acquisizioni di nuovi ordini, sia in campo militare, sia in quello civile.

Quanto al primo, particolare rilievo assume — come si accennò nella relazione dello scorso anno — il successo conseguito dalla Società nella gara NATO per la costruzione di un sistema di infrastrutture elettroniche a terra, destinate alla difesa aerea dell'Europa Occidentale (NATO Air Defence Ground Environment), gara vinta dalla Selenia con altri grandi complessi americani ed europei consorziati nello « Hughes Consortium ». Dall'Aeronautica Militare Italiana la Selenia ha acquisito altresì una consistente commessa di apparecchiature elettroniche destinate ai nuovi F 104 S.

In campo civile, è proseguita con soddisfacenti risultati l'attività nel settore radaristico e in quello delle telecomunicazioni.

Interessanti affermazioni sono state conseguite in campo spaziale: alla Selenia sono stati affidati importanti lavori nel quadro dei programmi ELDO ed ESRO.

Questi sviluppi, che hanno ulteriormente consolidato il prestigio della Società sul piano internazionale, hanno consentito un ulteriore incremento dell'occupazione, che a fine 1966 aveva superato le 2.000 unità, per la massima parte altamente qualificate e specializzate.

Rilevante impegno l'Azienda ha continuato a dedicare alle attività di studio e ricerca, particolarmente nei campi dei circuiti micrologici e delle feriti, nonché in quelli delle applicazioni dei raggi infrarossi e dei « laser » per impieghi militari e civili.

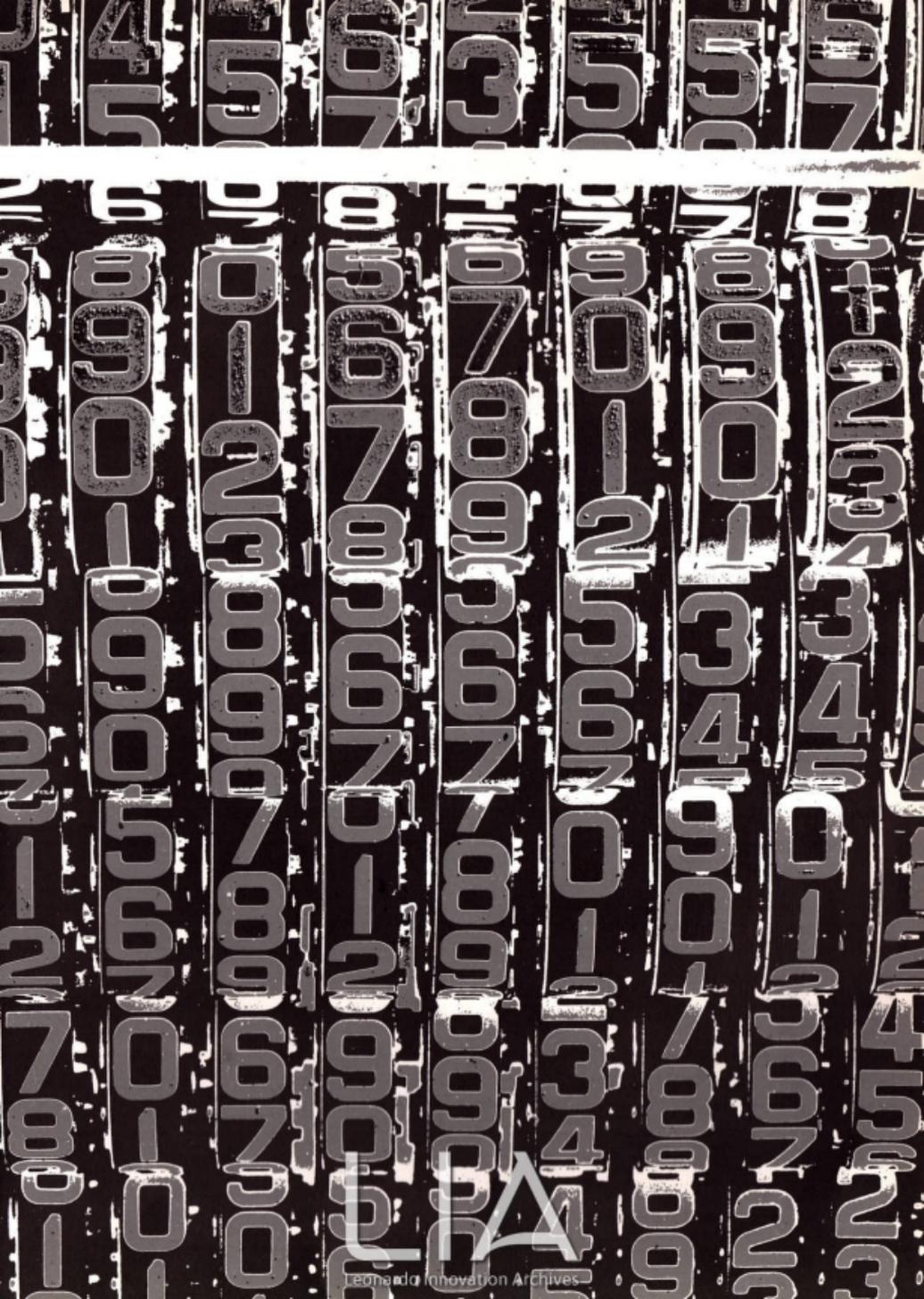
Il favorevole andamento commerciale e produttivo si è tradotto in un risultato d'esercizio positivo.

Nell'anno in corso, un altro importante ordine per l'Aeronautica Militare Italiana è stato affidato alla Società: trattasi della fornitura dei missili « Sparrow » di cui saranno armati gli F 104 S. Questa consistente e impegnativa commessa arricchisce un carnet d'ordini già cospicuo.

Quanto alla *Vitroselenia*, interamente controllata, come noto, dalla Selenia, essa ha proseguito nell'attività di manutenzione e assistenza operativa delle apparecchiature del Poligono missilistico di Salto di Quirra e nello sviluppo della commessa assegnata lo scorso anno nel quadro del programma ESRO.

SETEL - Société Européenne de Téléguidage - Parigi

La SETEL ha continuato — oramai a ritmo ridotto — la residua attività relativa al sistema Hawk: sul piano industriale, di coordinamento fra le ditte europee interessate al sistema stesso, per la produzione di parti di ricambio e di un piccolo numero di apparati supplementari da fornire a singoli Governi in relazione a particolari commesse; sul piano logistico, di assistenza all'Ufficio NATO di Gestione Hawk nella organizzazione e



Leonardo Innovation Archives

nello svolgimento delle operazioni di modifica retroattiva, di manutenzione e di riparazione dei materiali già forniti ai Governi; sul piano tecnico, di studio di miglioramenti di lieve entità da apportare ai materiali stessi, a seguito di inconvenienti verificatisi nel loro impiego.

Il Gruppo di studio per lo sviluppo di proposte di miglioramenti al sistema Hawk organizzato dalla SETEL con il concorso dei cinque associati (Philips, Telefunken, ACEC, CFTH e Finmeccanica) ha — da parte sua — presentato ai cinque rispettivi Governi le conclusioni dello studio preliminare effettuato. Le future attività della Società dipendono pertanto dalla decisione dei Governi stessi di lanciare o meno un nuovo programma di studio e produzione di un sistema Hawk migliorato e di affidare alla SETEL compiti di maggiore responsabilità per il supporto logistico comune ai reparti Hawk.

SIGME - Società Missilistica Italiana - Roma

Stabilimento: Bosco Fauto di Ceccano (Frosinone)

La SIGME, Società a partecipazione paritetica BPD, FIAT e Finmeccanica, ha ultimato la fornitura all'Esercito Italiano di missili anticarro Cobra e l'assiematura nel suo stabilimento di Ceccano dei missili di produzione italiana nell'ambito del programma Hawk.

Ha in corso ora il montaggio di missili da esercitazione per una fornitura supplementare commessa dal Governo Italiano e ha iniziato lo smontaggio, il rimontaggio ed il controllo di missili nel quadro delle operazioni di revisione e modifica per conto della Organizzazione Internazionale Hawk.

SISPRES - Società Italiana Sviluppo Propulsione a Reazione - Roma

La Società, anch'essa a partecipazione paritetica tra BPD, FIAT e Finmeccanica, ha proseguito la sua attività di studio di ricerca operativa e di valutazione di sistemi avanzati in campo missilistico per conto delle Forze Armate.

L'entità e le prospettive delle sue attività future restano legate alle disponibilità dei bilanci militari.

Stabilimenti di Sant'Eustacchio - Brescia

Stabilimento: Brescia

Il pesante andamento della domanda, che ha caratterizzato in questi ultimi anni il settore dei beni strumentali, ha influenzato negativamente l'attività dell'azienda anche nel decorso esercizio. Essa infatti ha potuto solo parzialmente beneficiare dei primi sintomi di ripresa: il settore dei beni

strumentali pesanti, nel quale la società è attiva, con le sue grandi macchine utensili (destinate a loro volta alla produzione di altri beni strumentali) e per siderurgia, mentre risente subito delle fasi recessive, comincia a beneficiare dei movimenti ascensionali solo allorché essi si sono sostanzialmente consolidati.

Nonostante queste sfavorevoli condizioni di mercato, l'azienda è riuscita a migliorare comunque la propria acquisizione di ordini, grazie soprattutto alla intensa azione commerciale svolta.

Anche per quanto riguarda i cilindri, l'altro fondamentale settore dell'attività aziendale, una proficua azione promozionale, accompagnata da un costante adeguamento sul piano tecnologico, ha egualmente permesso un incremento degli ordini rispetto allo scorso anno.

Nel complesso, comunque, il lavoro acquisito è risultato ancora insufficiente a garantire un normale svolgimento dell'attività produttiva, compromessa anche dalle numerose agitazioni sindacali registrate nel corso dell'esercizio, in connessione con il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Questa limitazione dell'attività, l'aumento dei costi a fronte di ricavi del tutto inadeguati in rapporto all'aspra concorrenza in atto, hanno ancora determinato sul piano economico un risultato di gestione sensibilmente negativo.

Nella seconda metà del 1966, come si era già accennato nella relazione dello scorso anno, sono state abbandonate le produzioni siderurgiche primarie per terzi, fortemente deficitarie; ciò permetterà — tra l'altro — di concentrare gli sforzi nei settori produttivi fondamentali, nel quadro dell'opera di riassetto strutturale, tecnico ed organizzativo da tempo intrapresa e attivamente condotta dalla direzione aziendale.

La società fa affidamento sui frutti di tale azione, come pure sui benefici che certamente potranno derivare dalla riprogettazione — oramai ad uno stadio avanzato — delle macchine utensili, oltre che sui risultati della intensificata azione commerciale, soprattutto all'estero.

In quest'ultima direzione essa collaborerà attivamente con la Società Italiana Impianti. Al riguardo va ricordato che anche la SE parteciperà sostanzialmente alla più volte citata commessa per l'impianto di Chimbote in Perù acquisita appunto dalla SII, con la fornitura di gruppi di laminazione a caldo e a freddo.

Nel corso del primo semestre del corrente anno, l'andamento commerciale è rimasto pressoché stazionario nel settore cilindri, mentre in quello del macchinario, in aggiunta alla commessa Chimbote non ancora registrata statisticamente, l'acquisizione di ordini ha fatto registrare un ulteriore, sia pure modesto, miglioramento.

È infine da segnalare che la SE è interessata all'accordo Olivetti-SAIMP di cui si è detto a proposito di quest'ultima azienda, per alcune macchine più pesanti progettate dalla casa di Ivrea.

Stabilimenti Meccanici Triestini - Trieste

Stabilimento: Trieste

Nel corso del 1966 è stata messa a punto, presso questa azienda, la produzione di escavatori, a ruote e a cingoli, e di pale caricatrici cingolate, secondo i programmi sui quali si riferiva nella relazione dello scorso anno. Parallelamente alla produzione anzidetta, sono state affidate all'azienda lavorazioni per macchine tessili e loro parti, per conto della SNIA Viscosa e del Gruppo Finmeccanica.

Il volume di attività sviluppato nel corso dell'esercizio, che pure ha consentito un aumento dell'organico e una migliore ripartizione delle spese generali, è rimasto comunque su livelli inadeguati alle effettive capacità produttive dello stabilimento.

Nel corso del primo semestre del corrente anno il carico di lavoro, pur rimanendo ancora al disotto dei livelli necessari a garantire una adeguata attività aziendale, ha registrato un consistente aumento grazie alle ordinazioni di macchine per movimento terra che hanno riscosso un promettente successo in occasione del SAMOTER di Verona dello scorso febbraio.

Le vendite di queste macchine sono affidate alla Società Tellus, della quale gli Stabilimenti Meccanici Triestini, che già detenevano una partecipazione del 60%, hanno ora assunto l'intero pacchetto azionario; l'attività di progettazione, già svolta dalla Tellus, è in corso di concentrazione a Trieste.

Altre consistenti commesse sono state affidate agli Stabilimenti Meccanici Triestini dalla Nuova San Giorgio (componenti meccanici di macchine tessili) e dalla SAIMP (componenti di macchine utensili), che assicurano all'azienda triestina buone prospettive di lavoro.

Walworth Europa - WESPA - Patti (Messina)

Stabilimento: Patti

Un andamento favorevole ha caratterizzato anche nel decorso esercizio l'attività di questa azienda, incentrata — com'è noto — sulla produzione di valvole in acciaio per l'industria, specie petrolchimica: sul piano commerciale il 1966 ha fatto registrare un ulteriore incremento degli ordini assunti, grazie all'elevato livello tecnico della produzione ed all'appoggio dell'azionista americana che hanno permesso di acquisire consistenti ordinazioni negli Stati Uniti ed in altri paesi europei ed extra europei. Anche il mercato nazionale, dopo la stasi degli anni scorsi, ha cominciato a manifestare sintomi di miglioramento.

L'accresciuto carico di lavoro ha consentito un adeguato utilizzo delle capacità produttive del nuovo stabilimento di Patti nonché di quello della consociata Biondi che opera nel settore delle valvole speciali: sul piano economico, la gestione ha potuto così chiudersi con un risultato attivo. Anche nel corso del primo semestre del corrente anno il flusso dei nuovi ordini si è mantenuto adeguato; sempre elevata la quota di ordinazioni dall'estero.

Wayne Italiana - Roma

Stabilimento: Genova-Rivarolo

Nella prima metà dell'anno in corso ha iniziato l'attività il nuovo stabilimento di Pomezia. Le operazioni di trasferimento delle lavorazioni hanno, ovviamente, influito sulla produzione, che ha fatto registrare una flessione, peraltro contenuta. L'attività commerciale, per contro, si è mantenuta su livelli soddisfacenti, nonostante la concorrenza particolarmente vivace nello specifico ramo, che si riflette sui ricavi e, quindi, sul margine d'esercizio.

Il risultato economico 1966 è rimasto, comunque, positivo.

Settore ferroviario

Come fatto presente nella relazione del Consiglio di Amministrazione, a seguito di accordi recentemente intervenuti tra IRI e EFIM, tendenti ad avviare, secondo le direttive del competente Ministero, la razionalizzazione strutturale del settore meccanico a partecipazione statale, le attività Finmeccanica di costruzione e riparazione ferroviaria sono in via di trasferimento all'EFIM.

In questo contesto, alla fine del decorso mese di settembre è stata scorporata dall'IMAM Aerfer e apportata alla «SOFER - Officine Ferroviarie S.p.A.», all'uopo costituita nel mese di giugno, la Divisione Ferroviaria (Stabilimento di Pozzuoli) dell'IMAM Aerfer stessa.

Poiché, peraltro, il trasferimento all'EFIM si attua successivamente alla chiusura dell'esercizio Finmeccanica, si riepilogano qui di seguito le indicazioni salienti circa l'andamento nel corso dell'esercizio stesso delle società interessate: SOFER, Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi, O.Me.Ca. e Avis.

Le prime due aziende «SOFER - Officine Ferroviarie» e Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi hanno seriamente risentito sul piano commer-

ziale — nel 1966 e nel primo semestre del corrente anno — sia del totale fermo degli ordini da parte delle Ferrovie dello Stato, sia della forte riduzione delle commesse dall'estero, riduzione peraltro da considerare avendo presente la ben nota discontinuità che caratterizza le commesse stesse da acquisire in un mercato internazionale aspramente concorrenziale. Questa situazione ha ovviamente avuto notevoli ripercussioni sull'attività produttiva, sulla quale ha negativamente influito anche il protrarsi delle agitazioni sindacali, acuitesi sensibilmente in concomitanza con il rinnovo del contratto di lavoro.

Una ulteriore flessione, che ha comportato la necessità di procedere — a partire dallo scorso mese di giugno — ad una riduzione dell'orario di lavoro, si è poi determinata in rapporto alla dilazione richiesta dalle Ferrovie egiziane nella consegna dei carri tramoggia ordinati alle Pistoiesi, e successivamente al fermo cautelativo della commessa in relazione al conflitto nel Medio Oriente.

Di fronte a questi gravi problemi di fondo, che hanno accentuato le preoccupazioni derivanti dal profilarsi dei primi vuoti di lavoro, è stata ulteriormente intensificata l'azione commerciale all'estero: lo scorso agosto è stato così possibile acquisire un cospicuo lotto di carri per la Interfrigo di Basilea; sono altresì in corso trattative con alcuni paesi orientali.

Per quanto riguarda il settore veicoli industriali, oltre ad ordinazioni di autobus urbani pervenute dall'ACEGAT di Trieste e dalla ACNIL di Venezia nei primi mesi dell'anno, va segnalata la recente definizione di due commesse riguardanti ingenti forniture per l'ATAC di Roma e per l'ATAN di Napoli; di quest'ultima beneficerà soprattutto lo stabilimento di Pozzuoli, che entra così per la prima volta nel campo delle costruzioni di autobus.

In attuazione della decisione — di cui si era data notizia nella precedente relazione — di cessare a Pozzuoli le lavorazioni a caldo e di meccanica speciale, sono stati trasferiti all'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco i macchinari e le attrezzature relativi alla produzione degli alberi a manovella per i motori Renault; parallelamente, sono state alienate le macchine dell'impianto di stampaggio.

Sul piano economico, mentre la Divisione Ferroviaria dell'Aerfer ha registrato un risultato di gestione ancora pesantemente deficitario, le Pistoiesi hanno consuntivato un risultato sostanzialmente in pareggio.

Dopo un intero anno di completa carenza di ordini da parte delle Ferrovie dello Stato, le *Officine Meccaniche Calabresi - O.Me.Ca.* hanno ottenuto nel primo semestre 1966 due commesse per complessivi 880 carri chiusi del tipo « GS » che, unitamente al carico di ordini preesistente, le hanno consentito ancora di svolgere — sia nel corso del 1966, sia nei primi sei mesi del 1967 — una attività abbastanza regolare; ciò, unitamente agli ulteriori miglioramenti di produttività, ha permesso all'Azienda di consuntivare nell'esercizio passato un risultato di gestione in pratico pareggio. Poiché, peraltro, tali assegnazioni sono rimaste del tutto isolate, non si

può non rilevare che anche per questo modernissimo complesso la situazione va rapidamente deteriorandosi e che, ove non intervengano sollecite integrazioni di ordini, anche per esso si prospettano, a scadenza ormai prossima, vuoti di lavoro.

L'attività di riparazione ferroviaria dell'*Avis - Industrie Stabiensi Meccaniche e Navali*, che nella prima metà dello scorso anno aveva gravemente risentito della riduzione operata dalle Ferrovie dello Stato nell'invio dei riparandi, ha registrato nei mesi successivi un certo miglioramento, grazie al contratto-ponte semestrale concluso con le Ferrovie.

Ai primi del corrente 1967 l'Azienda ha stipulato un nuovo contratto biennale, che le assicura l'assegnazione annua di circa 600.000 ore tariffarie, delle quali 500.000 per carrozze e bagagliai e 100.000 per carri, queste ultime assai poco remunerative. L'attuale impegno contrattuale ha subito quindi, nei confronti del precedente a durata triennale, una decurtazione dell'ordine del 25%.

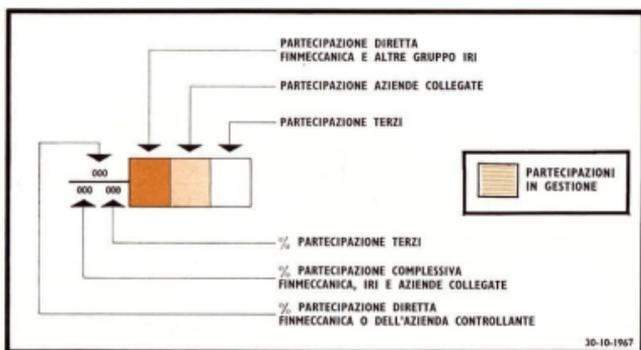
Le lavorazioni per la Circumvesuviana sono proseguite regolarmente, con qualche incremento. L'Avis ha inoltre costruito particolari vari di carrozze viaggiatori per conto di aziende consorelle.

La migliorata efficienza impiantistica ed una più razionale struttura organizzativa hanno permesso di attenuare i riflessi negativi del limitato utilizzo della capacità produttiva. L'andamento economico ha potuto, così, chiudersi con un pratico pareggio.

**SCHEMA DELLE PARTECIPAZIONI
AL 30 OTTOBRE 1967**

LIA

Leonardo Innovation Archives



EDITO A CURA DELLA SEZIONE STUDI DELLA FINMECCANICA
SO.GRA.RO. - VIA IGNAZIO PETTINENGO, 39 - 00159 ROMA
Finito di stampare il 30 dicembre 1967

LIA
Leonardo Innovation Archives

