

22° ESERCIZIO SOCIALE 1969-1970

SOCIETÀ FINANZIARIA MECCANICA

FINMECCANICA

**SOCIETÀ PER AZIONI - CAPITALE L. 100.000.000.000
SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE IN ROMA**

00197 ROMA - V.le Pilsudski 92 - tel. 8777 - telex FINMEC 61371

Consiglio di amministrazione

per il triennio 1° luglio 1969 - 30 giugno 1972

Presidente onorario

Magri cav. del lavoro dott. Salvatore

Presidente

Tupini on. avv. Giorgio

Amministratore Delegato

Luraghi cav. del lavoro dott. Giuseppe

Vice Presidente

Cesaroni dott. Alberto

Amministratori

(fino al 22-6-1970)

Di Nardi prof. dott. Giuseppe

Grassini prof. Franco Alfredo

Magri cav. del lavoro dott. Salvatore

Persico prof. avv. Giovanni

Rosato Gen. C. d. A. Umberto

Sassi prof. dott. Salvatore

Viezzoli dott. Franco

(nominato il 26-6-1970)

Comitato esecutivo

Presidente

Tupini on. avv. Giorgio

Membri

Cesaroni dott. Alberto

(fino al 22-6-1970)

Luraghi cav. del lavoro dott. Giuseppe

Magri cav. del lavoro dott. Salvatore

Sassi prof. dott. Salvatore

Viezzoli dott. Franco

(nominato il 26-6-1970)

*Segretario del Consiglio
e del Comitato*

Menzinger dott. Mario

Collegio sindacale

per il triennio 1° luglio 1969 - 30 giugno 1972

Presidente

Leggeri rag. Vincenzo

Sindaci effettivi

Caropreso prof. Pasquale

Di Nola dott. Fabio

Sindaci supplenti

Menzinger dott. Mario

Vigoriti dott. Beniamino

SETTORE AEROSPAZIALE

L'industria aerospaziale degli Stati Uniti, malgrado la temporanea recessione, ha conseguito anche nel 1969 risultati di notevole rilievo, che ne ribadiscono l'altissimo livello produttivo e tecnologico; in sintesi, 17.800 miliardi di lire di fatturato, 2.100 miliardi di esportazioni, 7.000 miliardi spesi per ricerca e sviluppo, con una occupazione di oltre 1 milione 300 mila addetti. Un rapporto, in termini di fatturato, di circa 8 a 1 separa quella statunitense dall'industria europea occidentale, che ha complessivamente guadagnato qualche posizione rispetto all'anno precedente: i valori globali per il 1969 esprimono 2.300 miliardi di fatturato, quasi 800 miliardi di esportazioni e 430 mila dipendenti.

Analizzando, nell'ordine, le cifre corrispondenti dei principali Paesi europei, si osserva che circa il 40% della produzione (970 miliardi di lire) ed il 60% delle esportazioni (460 miliardi) riguardano il Regno Unito, con una occupazione di 245 mila addetti. Segue, a breve distanza, la Francia, con una incidenza rispettivamente del 35% (800 miliardi) e del 30% (230 miliardi) e 97 mila addetti. Notevolmente più distanziata la Repubblica Federale Tedesca, con il 18% (430 miliardi) ed il 4,5% (35 miliardi) e 65 mila occupati, e l'Italia, con il 7% (130 miliardi) e il 5,5% (60 miliardi) e 27 mila addetti.

Quanto ai problemi strutturali di fondo dei singoli Paesi, si rileva il permanere di uno squilibrio nel rapporto produzione-occupazione nel Regno Unito, che non ha ancora trovato un assetto produttivo appropriato rispetto alle attuali possibilità: ciò spiega come ad un fatturato non molto discosto da quello della Francia corrisponda un impiego di unità lavorative due volte e mezzo superiore. Sono noti i problemi di natura finanziaria della Rolls-Royce, una delle più prestigiose costruttrici di motori aeronautici.

In Francia, è stato completamente definito l'assetto strutturale della nuova Società SNIAS, risultato dalla fusione Sud Aviation, Nord-Aviation e SEREB, con un organico di 42 mila addetti ed un fatturato, nel 1969, pari a circa 340 miliardi (di cui 130 di esportazioni). Accanto al complesso nazionalizzato, continuano ad operare il forte gruppo privato Dassault-Breguet e, in campo motoristico, SNECMA e Turbomeca.

Nella Repubblica Federale Tedesca, comprendendo i dati della Fokker affiliata alla VFW, i volumi produttivi del 1969 si sono raddoppiati rispetto all'anno precedente. L'industria aerospaziale è ora concentrata praticamente in 4 gruppi: Messerschmitt-Bölkow-Blohm (20 mila dipendenti e 135 miliardi di fatturato) VFW-Fokker (rispettivamente 23.000 e 160) e Dornier (7.000 e 48), per le cellule; MTU-Motoren und Turbinen-Union München (5.000 dipendenti e 160 miliardi di fatturato), per i motori.

Per quanto concerne i programmi di produzione, si attende sempre, nella categoria dei supersonici, una decisione del Congresso americano per il progetto « SST 2707-300 » della Boeing. A tutt'oggi, la previsione di

spesa totale per la costruzione, entro il 1973, dei primi due prototipi supera gli 800 miliardi di lire.

Prosegue nel frattempo, fra le note polemiche, il programma « Concorde ». L'impegno finanziario finora sostenuto dai Governi francese e inglese ha ormai raggiunto un ammontare assai elevato (rispettivamente 570 e 530 miliardi di lire), che potrà essere recuperato solo se le vendite supereranno il plafond di 250 esemplari; le prenotazioni acquisite da parte di 16 compagnie sono tuttavia ferme a 74 unità, anche per remore psicologiche connesse all'ingente ritardo, rispetto alle previsioni, della probabile entrata in servizio dell'aereo (1974).

Più avanzata risulta, sulla base delle notizie disponibili, la costruzione del sovietico « TU-144 », la cui entrata in funzione viene riconfermata per la fine del 1972; lo scorso maggio il supersonico russo, primo tra tutti gli aerei passeggeri, ha superato in un volo di prova i 2.150 km/h.

Nel campo dei velivoli « tradizionali », proseguono regolarmente i programmi statunitensi relativi agli aerobus DC-10 della McDonnell Douglas (che ha già compiuto il primo volo lo scorso agosto), e L-1011 della Lockheed (primo volo previsto a fine 1970), nonché la produzione del Boeing 747.

Sul fronte europeo, sono in corso di sviluppo il progetto « Mercure » — il bireattore di Dassault in coproduzione tra Francia (70%), Italia (FIAT, 10%), Belgio (SABCA, 8%), Spagna (CASA, 6%) e Svizzera (Emmen, 6%), che dovrebbe trasportare da 134 a 150 passeggeri — e il programma « A-300B », l'aerobus europeo destinato a trasportare 260 passeggeri su tappe di circa 2.000 km. Lo sviluppo di tale programma, come è noto, è stato reso possibile dal sostegno finanziario dei governi francese e tedesco. Nel settore militare, limitatamente al quadro europeo occidentale, l'obiettivo è sempre puntato sul progetto « MRCA-75 ». I governi inglese e tedesco hanno già firmato un accordo per l'inizio della costruzione del bi-posto, mentre è recente la decisione del CIPE, di massima favorevole alla partecipazione italiana.

Passando a considerare sinteticamente la situazione dell'industria italiana, si rileva per il 1969, secondo i dati A.I.A., un aumento della produzione e dell'occupazione rispettivamente dell'8% e del 6% nei confronti del 1968. L'incidenza della produzione sul prodotto nazionale lordo, in termini di valore, è quindi del solo 0,25%, a fronte dell'1,5% in Francia, del 2% nel Regno Unito e del 4% negli Stati Uniti: proporzioni, queste ultime, particolarmente significative, che costituiscono il risultato di una coerente politica governativa di supporto per l'espansione di tale settore di avanguardia.

Quanto ai problemi generali, al noto documento politico del CIPE, il cui contenuto programmatico appare positivo, ha fatto riscontro, sul piano industriale, un processo di concentrazione delle aziende operanti nel settore, che si è concretato, come fatto caratterizzante, nell'operazione Aeritalia, in cui sono destinate a confluire le sezioni velivoli della Divisione FIAT, l'Aerfer e l'attività della Filotecnica Salmoiraghi nel campo della

strumentazione aeronautica. L'operazione stessa è intesa ad armonizzare ed integrare le attività dei maggiori gruppi italiani del settore e ad incrementare la presenza dell'industria nazionale del ramo sui mercati internazionali.

Nonostante l'avvio di tale processo, la debolezza strutturale del settore non può dirsi superata. La situazione migliorerà nella misura in cui i programmi che saranno responsabilmente proposti dall'industrie potranno valersi di un congruo e continuativo supporto statale a favore delle costruzioni aeronautiche. Ciò vale in particolare per l'Aeritalia, che vede subordinati alla concessione di un congruo supporto statale la definizione e l'avvio dei programmi allo studio nel settore dei velivoli commerciali a tecnologia avanzata.

Sul piano produttivo, è da sottolineare il consistente contributo delle aziende del Gruppo. Nel settore cellule, per la parte civile, l'Aerfer ha continuato a pieno ritmo l'attività di costruzione dei pannelli di fusoliera dei DC-9 e degli impegnativi componenti strutturali per i DC-10 della McDonnell-Douglas, questi ultimi con diretta partecipazione alla progettazione; quella militare, che comprende le lavorazioni per gli F 104 G/S e per i G-91 Y; l'azienda si è inserita positivamente nella coproduzione europea del pattugliatore marittimo « Atlantic ».

In campo motoristico, l'Alfa Romeo di Pomigliano ha sviluppato l'attività di costruzione dei turbogetti J79/19 per gli F-104 e J85/13 per i G-91Y. In questo settore, è da segnalare la costituzione all'inizio del 1970, da parte dell'Alfa Romeo, della FIAT e della General Electric, della « Turbomotori Internazionale ».

In merito alle attività spaziali, procede la realizzazione del programma nazionale « SIRIO »: le ditte nazionali, consorziate nella Compagnia Industriale Aerospaziale (CIA), stanno esaurendo, sotto il coordinamento del CNR, lo studio e la messa a punto del progetto di satellite e l'integrazione dei « modelli » (elettrico, meccanico, inerziale e termico), che preludono alla fabbricazione prototipica, mentre è iniziata la fase preliminare relativa al prototipo di sviluppo.

È il caso di sottolineare l'importanza del programma, la cui realizzazione, oltre a consentire alcune sperimentazioni d'avanguardia nel campo delle telecomunicazioni spaziali ad altissima frequenza, presenta prospettive di carattere applicativo-commerciale. L'area tecnologica sviluppata dal « SIRIO » risponde infatti alle esigenze di impiego, in campo internazionale, delle frequenze superiori a 10 Ghz, che costituiranno la banda di servizi sulla quale si espanderanno le telecomunicazioni a partire dal prossimo quinquennio. Purtroppo, lo svolgimento del programma rischia di risentire del ritardo con cui procede, in sede parlamentare, la approvazione del disegno di legge per il finanziamento dell'impresa.

È inoltre proseguita la partecipazione italiana nel programma internazionale ELDO. Il prossimo lancio dalla Guiana Francese (F-11) è fissato per l'ottobre 1971.

SETTORE ELETTRONICO

La produzione fatturata dall'industria elettronica nazionale, esclusi i calcolatori, è stata nel 1969 di 395,5 miliardi di lire, a fronte dei 344 miliardi complessivi dell'anno precedente; il relativo incremento è stato quindi del 4,4% a fronte del 10% circa del precedente biennio.

L'incidenza del comparto professionale è stata di circa 233 miliardi di lire contro i 221,5 del 1968 (+5,2%), spostando ancora in aumento la percentuale sul totale che passa dal 58,3% del precedente anno al 59%. Da parte loro i beni di consumo sono aumentati del 3,2; si assiste quindi ad un regresso della tendenza, ancora pronunciata lo scorso anno, ad un maggiore sviluppo relativo del comparto professionale rispetto a quello civile.

Le esportazioni, con 147,4 miliardi, hanno rappresentato il 27,3% della produzione, con una incidenza percentuale che, ritornata su un valore paragonabile a quello del 1967 (circa il 25%), riassume la contrazione verificatasi nel 1968, in cui l'incidenza in parola era scesa a circa il 19%. È in proposito da rilevare che a tale aumento hanno praticamente contribuito soltanto i beni di consumo per i quali l'incidenza delle esportazioni sul totale del settore è passata dal 17% al 25%, mentre è rimasta praticamente stazionaria la corrispondente incidenza del settore professionale. I principali problemi dell'elettronica, già indicati lo scorso anno e relativi alla necessità di dare un più razionale assetto alle strutture aziendali, ad accrescere gli investimenti, e in particolare quelli per la ricerca e sviluppo, così da aumentare la competitività sia in sede nazionale sia internazionale, hanno accelerato la decisione dell'IRI di formulare un piano di ristrutturazione dell'intero settore, nell'ambito del quale la maggioranza azionaria delle aziende Selenia ed Elsas è stata trasferita dalla Finmeccanica alla Stet, che ne ha anche assunto la responsabilità di gestione.

Problemi generali e linee di azione della Finmeccanica

A) MODIFICHE STRUTTURALI

Al primo settembre 1970 le aziende industriali nelle quali la Finmeccanica partecipava direttamente o indirettamente erano 38 con 43 stabilimenti di produzione; alla stessa data la Finmeccanica deteneva inoltre 64 partecipazioni dirette o indirette in società diverse.

Tra le principali variazioni strutturali perfezionate nell'esercizio, in parte già preannunciate nella nostra precedente relazione, segnaliamo:

cessione del 50% del pacchetto azionario della Delta alla Società Metallurgica Italiana;

concentrazione nella I.O.R. — Industrie Ottiche Riunite — delle lavorazioni di lenti oftalmiche scorporate dalla Filotecnica Salmoiraghi;

rilievo dall'EFIM della Società « ALCE » e del reparto elettromeccanico della Breda Elettromeccanica apportato alla Società Costruzioni Elettromeccaniche appositamente costituita;

rilievo delle partecipazioni S.M.E. e Banco di Napoli nella OCREN;

concentrazione nella Società ELSAG della Divisione Servosistemi ed Elettronica della Nuova SanGiorgio;

costituzione della Società Aeritalia, in partecipazione paritetica con la FIAT, alla quale verranno apportate le attività aeronautiche svolte dall'Aerfer, dalla Divisione Avio della FIAT e dalla Filotecnica Salmoiraghi;

trasferimento alla Finsider della maggioranza azionaria della Santeustacchio. Conseguentemente sono state cedute alla Finsider anche la partecipazione nella ITALMESTA e quota parte delle partecipazioni nella Società Italiana Impianti (nella quale la Finmeccanica è scesa dal 45% al 25%) e nel Centro Sperimentale Metallurgico (dal 5% al 2,5%);

trasferimento alla STET della maggioranza azionaria della Selena e dell'ELSAG, nell'ambito della ristrutturazione del settore elettronico del Gruppo IRI.

Più recentemente sono stati definiti:

le trattative con la General Electric Co. per il passaggio alla Finmeccanica di una quota parte del pacchetto azionario C.G.E. nell'ASGEN per cui la Vostra Società detiene ora, tramite l'Ansaldo San Giorgio, il controllo (80% del capitale sociale) della suddetta azienda;

gli accordi con la Società V. M. di Cento per l'apporto dello stabilimento di detta società negli Stabilimenti Meccanici Triestini; prima di tale accordo era stata rilevata la quota di partecipazione Snia Viscosa nella S.M.T. stessa. Nella nuova combinazione entrerà in un secondo momento, con una partecipazione di minoranza, anche la Società Finanziaria Friulia;

le trattative con la Friulia per la costituzione della Società Officine Meccaniche Goriziane alla quale verrà apportato lo Stabilimento Meccanico di Gorizia della Nuova San Giorgio, che cesserà le sue attuali produzioni mecano-tessili per sviluppare lavorazioni di gruppi meccanici per trattori.

B) AZIONI DI COORDINAMENTO

Come già accennato, i mutamenti strutturali e le iniziative intraprese sono state nell'esercizio in esame numerose e di rilievo.

Tali variazioni hanno perseguito l'obiettivo da tempo prefissato di rafforzare la presenza del Gruppo in quei settori nei quali l'intervento IRI è più significativo e di abbandonare le attività marginali o quelle che trovano più consona collocazione nell'ambito di altri raggruppamenti.

Tra le molte azioni in corso segnaliamo quella che si sta sviluppando in campo elettromeccanico per la razionalizzazione e specializzazione delle singole linee produttive dopo l'acquisizione degli stabilimenti ALCE e Costruzioni Elettromeccaniche (ex Breda). In questo campo l'opera di integrazione tra le varie società e stabilimenti si presenta particolarmente impegnativa in quanto le aziende del settore operavano, in molti casi, sulle stesse gamme di prodotti. L'acquisizione del controllo dell'ASGEN consentirà una più razionale soluzione di tali problemi.

Cura particolare si continua a prestare alle società operanti nel campo del macchinario industriale, che risultano spesso condizionate da problemi la cui soluzione spesso travalica le possibilità delle singole aziende. Da segnalare anche le iniziative intraprese nell'area triestina (SMT-VM) e goriziana (OMG), per risolvere i problemi produttivi di due unità che erano da tempo alla ricerca di un consolidamento delle basi della loro attività; al riguardo si fa affidamento in modo particolare sulle prospettive commerciali dei prodotti VM già largamente affermati sul mercato.

Andamento commerciale e produttivo del gruppo

Ai fini di una esatta interpretazione delle cifre di seguito riportate e di quelle inserite nella tabella riepilogativa, occorre premettere che, in relazione al trasferimento al Gruppo STET delle partecipazioni di maggioranza nelle Società Selenia ed ELSAG a far epoca dal primo gennaio 1970, i dati afferenti tali aziende figurano nelle indicazioni fornite per gli esercizi 1969 e precedenti, mentre sono stati omessi in quelle riguardanti l'andamento del primo semestre 1970 e, per omogeneità di confronto, del corrispondente periodo del 1969. Analoga avvertenza va fatta per la Santeustacchio, entrata a far parte del Gruppo Finsider.

Nel loro insieme gli andamenti degli ordini e del fatturato possono essere considerati soddisfacenti e tanto più significativi, specie per quanto riguarda il fatturato, se si tiene conto del clima nel quale i relativi livelli sono stati conseguiti, sensibilmente perturbato dalle prolungate agitazioni sindacali.

Complessivamente il valore degli ordini assunti ha raggiunto, nel 1969, i 575 miliardi di lire, con un incremento di 57 miliardi, pari al 10%, rispetto all'anno precedente; il fatturato (448 miliardi) è aumentato di 46 miliardi con un incremento dell'11,2%.

Gli ordini dall'estero sono rimasti praticamente sullo stesso livello del 1968 (circa 165 miliardi); va sottolineato che il mancato aumento delle assunzioni dall'estero va considerato alla luce delle difficoltà cui si è accennato in precedenza, nello specifico paragrafo, ma anche tenendo presenti le eccezionali acquisizioni di ordini registrate nell'esercizio precedente da parte del settore « aerospaziale ». Il fatturato all'esportazione ha presentato, per contro, un incremento del 18,6%, a fronte del 16% dell'esercizio precedente.

Anche nei primi sei mesi dell'anno in corso si riscontra un buon ritmo di espansione rispetto al corrispondente periodo del 1969: da 253 a 303 miliardi per gli ordini (+19,8%) e da 221 a 245 miliardi per il fatturato (+10,8%), peraltro con una flessione della componente estera riguardante, in particolare, i settori automobilistico e termoelettromeccanico.

L'esame dei singoli settori merceologici propone all'attenzione, anche per il 1969, l'ulteriore cospicuo progresso dell'Alfa Romeo, i cui ordini assunti hanno superato del 20% il valore del 1968, anche per l'apporto della forte espansione sui mercati esteri, pari ad oltre il 42%.

Il già accennato eccezionale livello delle acquisizioni, e conseguentemente degli impegni di lavoro del settore aerospaziale nell'esercizio precedente, soprattutto in connessione con gli accordi pluriennali di collaborazione e forniture con la Mc Donnell-Douglas, giustifica il contenimento degli ordini acquisiti nel 1969 a valori meno appariscenti ma comunque di buon livello.

Nel settore termoelettromeccanico e nucleare ad una sostanziale stazionarietà del fatturato ha fatto riscontro un più che apprezzabile incremento delle acquisizioni (+34,8%), delle quali quelle dall'estero, ammontanti a circa un quarto del totale, si sono più che raddoppiate rispetto al 1968, anche per l'apporto di ordini assunti attraverso il consorzio GIE. Significativa e di grande prestigio, per l'importanza e la complessità della fornitura, la ricordata assegnazione della IV Centrale ENEL all'Ansaldo Meccanico Nucleare. La notevole introduzione sul mercato di tale settore è confermata dall'andamento delle acquisizioni nel primo semestre 1970 che registrano un deciso incremento rispetto al corrispondente periodo 1969 (+131%), peraltro, come accennato, concentrato sul mercato nazionale.

Quanto al settore elettronico che, come già detto in precedenza, è passato sotto il controllo STET, i valori posti a raffronto nel biennio 1968/1969 indicano un forte incremento degli ordini, a testimonianza del successo che i prodotti di questo comparto hanno ottenuto, specie all'estero, in tale difficile mercato.

Per il macchinario tessile il fatturato si è mantenuto su livelli senz'altro insufficienti; gli ordini assunti, in aumento nel 1969, hanno subito un preoccupante regresso nel primo semestre 1970.

Il comparto del macchinario industriale ha registrato un elevato incremento sia nelle acquisizioni (+122%), sia nelle vendite (+84%); l'incremento va correlato principalmente con la lusinghiera affermazione commerciale conseguita dalla Società FMI-Mecfond nel campo delle presse per deformazione di lamiera destinate all'industria automobilistica, concretatasi con l'acquisizione di importanti ordini, Alfa Romeo, Alfa Sud, Fiat, Citroën, Volvo, Opel.

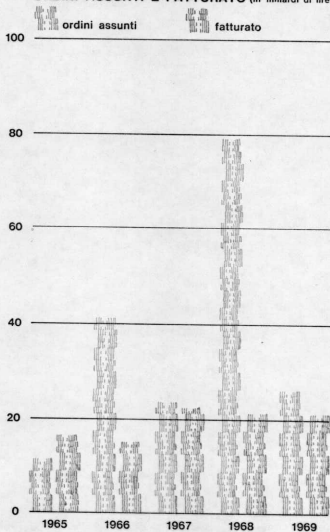
In tale ambito è da registrare, nel più recente periodo, dopo la stasi del 1969, una ripresa (anche in termini qualitativi) degli ordini del CMI soprattutto per impianti siderurgici e mezzi di sollevamento; per questi ultimi è significativa l'affermazione nei confronti del cliente Italsider di prodotti di progettazione interna.

Anche la Termomeccanica ha visto espandersi il suo carnet di ordini, mentre le altre aziende del comparto hanno praticamente mantenuto i livelli del 1968.

La leggera flessione negli ordini che il comparto manifesta nel primo semestre 1970 rispetto all'analogo periodo 1969, è da porre in relazione con l'eccezionalità delle acquisizioni FMI-Mecfond dell'esercizio precedente, e con il notevole volume di lavoro da espletare.

Per quanto attiene il settore « Grandi motori navali a turbina », mentre il fatturato si è mantenuto sui soddisfacenti livelli del precedente esercizio, le acquisizioni, anche in relazione alle vicende congiunturali dell'industria cantieristica, hanno segnato una flessione nel 1969. Tale andamento ha peraltro registrato una inversione di tendenza nel primo semestre 1970. L'aumento che si rileva negli ordini delle aziende « diverse » riguarda essenzialmente la FAG Italiana, in forte e rapido sviluppo, i cui prodotti stanno affermandosi in modo lusinghiero sul mercato, e l'Aerimpianti, mentre le altre aziende figurano su livelli o stazionari o con scostamenti positivi o negativi di modesta entità. Anche il fatturato nel complesso presenta un incremento di un certo rilievo, da attribuire alla OTO Melara ed alla FAG, con variazioni minime per le altre aziende. In generale, gli andamenti risultano migliorati, sia per le acquisizioni che per il fatturato, nel primo semestre 1970 nel quale si registrano, nei confronti del corrispondente periodo dell'anno precedente, tassi di sviluppo accentuati e, soprattutto, un gradiente di aumento più generalizzato.

PRODUZIONE AEROSPAZIALE **ORDINI ASSUNTI E FATTURATO** (in miliardi di lire)



Problemi del lavoro

L'occupazione complessiva delle aziende del Gruppo, a fine 1969, presenta, rispetto alla consistenza alla stessa data dell'anno precedente, un incremento di 4.276 unità (9,5%), avendo raggiunto il livello di 49.155 dipendenti (escluse le aziende elettroniche e la Santeustacchio, per un totale di 4.536 unità).

Gli aumenti riguardano prevalentemente lo sviluppo delle attività automobilistiche, che da sole fanno registrare un incremento di 2.925 unità corrispondente al 68% circa del totale consuntivato da tutte le aziende del Gruppo.

Gli altri incrementi di maggior rilievo sono rappresentati da 385 unità dell'Aerfer e da 303 unità delle aziende che svolgono attività elettromeccaniche; le rimanenti società hanno pressoché mantenuto l'occupazione sui livelli del 1968.

Nel 1969 il fabbisogno complessivo di nuovo personale per incrementi di organico e per sostituzioni, tenuto conto degli esodi per raggiunti limiti di età e per altre cause (4.933 unità) è risultato di 9.209 unità con un indice di mobilità totale del 27,56% pressoché pari a quello dell'anno precedente.

Per il 1970 è programmato un aumento complessivo del livello di occupazione di circa 8.000 unità (16,3%) dovuto, in massima parte, all'espansione delle aziende automobilistiche il cui incremento, rispetto al 1969, rappresenta da solo il 75% del totale previsto per tutte le aziende del Gruppo. A fronte di tale programma già nei primi sei mesi del 1970 si è avuto un aumento netto di 3.055 unità (6,2%), per cui l'occupazione complessiva delle aziende del Gruppo nella sua attuale configurazione ha raggiunto il livello di 52.210 dipendenti.

Nei primi sei mesi del 1970 si è registrata una ripresa della mobilità totale avendo le emissioni e le immissioni determinato rispettivamente, in ragione d'anno, i tassi 9,52% e 21,37%.

Nel 1969 è stata sempre più sviluppata l'attività di formazione di dirigenti ed impiegati nell'ambito dell'IFAP che ha interessato complessivamente 548 unità (+32% rispetto al 1968), di cui 98 (+5% rispetto al 1968) hanno partecipato a corsi di aggiornamento per quadri direttivi e n. 450 (+40% rispetto al 1968) hanno frequentato corsi di perfezionamento del personale tecnico.

Per quanto riguarda la manodopera, l'addestramento di nuove leve ed il perfezionamento e la riqualificazione del personale dipendente sono stati effettuati nell'ambito e con la collaborazione di vari CIFAP in misura più consistente rispetto agli anni precedenti.

In particolare, nel 1969, hanno frequentato corsi di riqualificazione n. 552 operai adulti; per quanto concerne invece l'attività di formazione delle nuove leve è stato assorbito un numero di allievi provenienti dai CIFAP pari al doppio di quello del 1968 (314 nel 1969 e 157 nel 1968).

I tassi di mancate prestazioni pro-capite per malattia, infortunio e permessi, riscontrati nelle aziende durante l'anno 1969, sono stati dell'8,05% per gli impiegati e del 9,38% per gli operai.

Come è già stato accennato precedentemente, l'andamento complessivo delle mancate prestazioni ha risentito notevolmente del maggior volume di ore perdute per agitazioni sindacali.

Al riguardo si ricorda che nel corso del 1969 si sono avute nel primo semestre agitazioni motivate da controversie di carattere aziendale e nel secondo semestre prevalentemente in relazione al rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici. In totale nell'anno anzidetto sono andate perdute n. 6.307.157 ore per scioperi, delle quali n. 5.026.667 per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro.

Da rilevare che le ore di lavoro perdute sono inferiori a quelle di mancata produzione in quanto si è fatto ricorso per la prima volta a « scioperi selvaggi » per intralciare, o impedire, l'attività aziendale conseguendo con minime perdite di orario per i lavoratori un danno molto più grave per l'azienda.

Andamento economico

Le elevate perdite di produzione provocate dalle agitazioni sindacali che hanno caratterizzato l'esercizio, particolarmente in autunno, hanno condizionato negativamente i risultati economici, in misura ancora più elevata di quanto possano indicare le ore effettive di sciopero. Infatti, alle ripercussioni dirette vanno sommate quelle derivate dall'articolazione delle agitazioni per reparti e per linea, che hanno in pratica portato uno sconvolgimento dei programmi produttivi aziendali, aggravato anche dalle mancate consegne, sempre in conseguenza delle agitazioni, di materiali e semilavorati da parte dei fornitori esterni. A tali fattori, si sono aggiunti quelli, purtroppo sempre negativi, rappresentati da una dinamica ascensionale dei costi sempre più accentuata, che ha riguardato sia quelli unitari di personale (mediamente, come visto, oltre l'11%), sia i materiali (con punte oscillanti tra il 15 ed il 20%), sia, infine, il costo del denaro che a fine 1969 presentava incrementi di oltre il 50% rispetto al giugno dello stesso anno.

Si deve tener conto che gran parte di tali aumenti di costo sono rimasti a carico delle aziende, e ciò in quanto le società con produzioni di serie hanno potuto portare variazioni ai listini, sia pure parziali, solo sullo scorcio dell'esercizio o all'inizio del 1970 (come nel caso dell'Alfa Romeo), mentre per le società con produzione su commessa a lungo ciclo, qualche recupero si è potuto avere, ed in misura limitata solo sui pochi contratti assistiti da clausola di revisione prezzi.

Ai forti peggioramenti determinati dai suddetti fenomeni si è potuto far fronte in parte, in termini economici, grazie al soddisfacente andamento che si era registrato nel primo semestre dell'esercizio in quasi tutti i comparti. Così l'Alfa Romeo ha visto una contrazione del proprio utile di esercizio, che rimane pur sempre consistente, il che non sarebbe certamente avvenuto se, in un settore così vulnerabile alle interruzioni produttive, l'azienda avesse potuto proseguire sul trend registrato nel primo semestre dell'esercizio.

Molto pesante è stato invece l'andamento del settore termoelettronucleare, vincolato da commesse a lungo ciclo non sempre assistite da clausole di revisioni di prezzo, per il quale va inoltre tenuto conto dei riflessi di assestamento a seguito dell'inserimento delle società ALCE e Costruzioni Elettromeccaniche già Breda rilevate dall'EFIM.

Risultati deficitari hanno ancora registrato il comparto delle aziende operanti nel settore dei macchinari e degli impianti industriali, aziende che essendo interessate da processi di riorganizzazione ed integrazione dei loro prodotti, maggiormente sono sensibili alle oscillazioni dei mercati e dei costi.

Pressoché stazionaria la situazione nelle altre aziende che presentano problemi di risanamento, quale Delta ed Elettrodomestici San Giorgio, per la loro presenza in mercati fortemente concorrenziali; comunque, la azione intrapresa per una maggiore specializzazione ed integrazione con altri operatori del settore lascia prevedere la possibilità di giungere, sia puré non a breve termine, a miglioramenti della gestione.

Oltre al pur sempre consistente risultato positivo dell'Alfa Romeo, cui si è fatto cenno in precedenza, si deve sottolineare il buon andamento registrato dall'OTO Melara, che va sempre più affermandosi con i suoi prodotti anche sui mercati esteri, e dall'Aerfer.

Fra le aziende minori, soddisfacenti risultati si sono avuti per la Waispa, la Merisinter, la NUI.

Per quanto attiene infine la Selenia, la cui espansione produttiva ed il successo in campo internazionale rappresentano lusinghiere conferme di una valida impostazione industriale, l'andamento economico si è concretato in un modesto disavanzo in funzione esclusiva delle cospicue perdite di produzione per scioperi.

**FATTURATO E ORDINI ASSUNTI DELLE AZIENDE DEL GRUPPO FINMECCANICA
PER SETTORI MERCEOLOGICI NEGLI ANNI 1968-1969 E 1° SEMESTRE 1969-1970**

	FATTURATO				ORDINI ASSUNTI			
	1968	1969	1969 1° sem.	1970 1° sem.	1968	1969	1969 1° sem.	1970 1° sem.
ITALIA								
Automobilistiche	121.526	129.945	73.448	77.127	122.590	135.872	76.471	73.479
Aerospaziali	14.119	17.394	7.777	9.998	21.226	22.443	10.040	8.430
Termoelettromeccaniche e nucleari	55.094	54.858	27.815	44.052	96.744	115.964	28.117	86.994
Elettroniche	7.647	7.309	—	—	10.369	18.973	—	—
Macchinario tessile	2.113	2.415	1.475	2.035	1.762	5.192	3.517	1.150
Altre macchine ed impianti ind.li	12.255	16.007	6.963	5.971	18.103	33.828	23.890	13.570
Grandi motori navali a turbina	10.020	12.388	6.750	4.783	14.154	4.280	1.531	13.365
Altre	65.271	68.744	31.349	47.193	67.292	74.443	34.645	48.123
TOTALE	288.045	309.060	155.577	191.159	352.240	410.995	178.211	245.111
ESTERO								
Automobilistiche	54.363	64.071	33.772	32.263	57.697	81.584	45.395	29.715
Aerospaziali	6.677	4.032	2.588	1.479	58.576	3.515	2.644	4.492
Termoelettromeccaniche e nucleari	18.629	19.981	9.078	8.231	15.800	35.992	13.089	7.971
Elettroniche	10.805	13.393	—	—	11.261	17.038	—	—
Macchinario tessile	2.891	2.715	1.157	1.054	1.659	2.386	2.629	2.777
Altre macchine ed impianti ind.li	3.982	11.354	4.172	2.084	4.915	5.865	2.444	3.532
Grandi motori navali a turbina	1.444	233	98	210	371	446	196	337
Altre	15.723	23.251	15.351	8.979	15.226	17.515	8.740	9.748
TOTALE	114.514	139.030	66.216	54.300	165.505	164.341	75.137	58.572
COMPLESSIVO								
Automobilistiche	175.889	194.016	107.220	109.390	180.287	217.456	121.866	103.194
Aerospaziali	20.796	21.426	10.365	11.477	79.802	25.958	12.684	12.922
Termoelettromeccaniche e nucleari	73.723	74.839	36.893	52.283	112.544	151.956	41.206	94.965
Elettroniche	18.452	20.702	—	—	21.630	36.011	—	—
Macchinario tessile	5.004	5.130	2.632	3.089	3.421	7.578	6.146	3.927
Altre macchine ed impianti ind.li	16.237	27.361	11.135	8.055	23.018	39.693	26.334	17.102
Grandi motori navali a turbina	11.464	12.621	6.848	4.993	14.525	4.726	1.727	13.702
Altre	80.994	91.995	46.700	56.172	82.518	91.958	43.385	57.871
TOTALE	402.559	448.090	221.793	245.459	517.745	575.336	253.342	303.683

DELIBERAZIONI

Con la presenza di n. 99.985.479 azioni sulle n. 100.000.000 di azioni costituenti l'intero capitale sociale, l'Assemblea, 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 1970 nonché la proposta del Consiglio di portare a nuovo la perdita di esercizio di L. 5.021.804.072;
- di nominare membro del Consiglio di Amministrazione, a completamento dello stesso, il Dott. Franco Viezzoli, già cooptato con delibera del Consiglio del 26 giugno 1970.

PARTECIPAZIONI

SOCIETÀ

	(N°) Azioni possedute	Quota di partecipazione sul capitale (%)	Valore nominale unitario (Lire)	Valore di bilancio unitario (Lire)	Importo a bilancio (Lire)
A.C.M. - Azienda Commiss. Macchine	1.000,—	100,—	1.000	1.000,—	1.000.000
Aerfer	7.500.000,—	100,—	1.000	1.000,—	7.500.000.000
Aerimpianti	500.000,—	50,—	1.000	1.400,—	700.000.000
Aeritalia (vers. 3/10)	25.000,—	50,—	10.000	10.000,—	250.000.000
ALCE	3.000.000,—	100,—	500	500,—	1.500.000.000
Alfa Romeo	30.598.068,—	50,996	1.000	1.000,—	30.598.068.000
Alfa Sud	100.000,—	10,—	10.000	10.000,—	1.000.000.000
Alfa Sud (vers. 3/10)	100.000,—	10,—	10.000	10.000,—	1.000.000.000
Ansaldo Meccanico Nucleare	7.650.000,—	51,—	1.000	1.000,—	7.650.000.000
Ansaldo San Giorgio	8.997.094.090	99,97	1.000	1.000,—	8.997.094.090
Centro Sperimentale Metallurgico	7.500,—	5,—	10.000	10.000,—	75.000.000
COGIS	18.000,—	16,66	10.000	10.611,—	191.000.000
C.I.A. - Compagnia Industr. Aerospaz.	12.600,—	18,—	1.000	1.000,—	12.600.000
Costruz. Mecc. Industr. Genovesi	7.000.000,—	100,—	400	400,—	2.800.000.000
Costruz. Elettromecc. già Breda Elettromeccanica	500.000,—	100,—	1.000	1.000,—	500.000.000
Delta	5.999.949.400	49,99	820	820,—	4.919.958.508
Elettronica San Giorgio - ELSAG	245.000,—	49,—	1.000	1.000,—	245.000.000
FAG Italiana	1.274.000,—	49,—	1.000	1.282,45	1.633.838.100
Filotecnica Salmoiraghi	1.999.889.166	99,99	1.000	1.000,—	1.999.889.166
F.M.I. - Mecfond	5.000.000,—	100,—	1.000	1.000,—	5.000.000.000
Fonderie San Giorgio Prà	998.880,—	99,98	1.000	1.000,—	998.880.000
Iflagraria	4,—	3,33	5.000.000	5.000.000,—	20.000.000
I.F.A.P.	45.000,—	22,5	3.750	3.750,—	168.750.000
Italconsult	1.100,—	7,33	100.000	100.000,—	110.000.000
Italsiel	15.000,—	15,—	10.000	10.000,—	150.000.000
Mecfin - Meccanica Finanziaria	8.000.000,—	100,—	250	250,—	2.000.000.000
Merisinter	600.000,—	49,02	250	216,—	129.600.000
Merisinter (vers. 3/10)	200.000,—	49,02	250	250,—	50.000.000
Nuova San Giorgio	4.000.000,—	100,—	1.000	1.000,—	4.000.000.000
O.C.R.E.N.	9.999.888,—	99,99	250	250,—	2.499.972.000
Officine Mecc. Goriz. (vers. 3/10)	1.500,—	60,—	10.000	10.000,—	15.000.000
Oto Melara	4.494.375,—	99,875	1.000	1.000,—	4.494.375.000
Progettazioni Mecc. Nucleari	26.000,—	26,—	1.000	1.000,—	26.000.000
S.A.F.O.G.	2.500.000,—	100,—	320	320,—	800.000.000
S.A.I.M.P.	4.200.000,—	100,—	500	500,—	2.100.000.000
Santeustacchio	2.399.238.300	39,99	500	500,—	1.199.619.150
S.C.I.P.I.C. (quote)	500,—	20,—	NF 100	12.691,50	6.345.750
Selenia	2.362.500,—	20,85	1.000	992,59	2.345.000.000
S.E.T.E.L. (quote)	8.000,—	18,18	NF 50	6.363,75	50.910.000
S.I.C.A.I.	6.000,—	30,—	10.000	10.000,—	60.000.000
S.I.G.M.E.	20.000,—	33,33	5.000	6.025,—	120.500.000
S.I.S.P.R.E. (quote)	70.000,—	33,33	1.000	1.000,—	70.000.000
S.I.S.T.E.L.	200.000,—	20,—	1.000	101,—	20.200.000
Società Italiana Impianti	135.000,—	45,—	1.000	1.035,18	139.749.750
S.O.F.E.R.	9.090,—	9,—	4.250	4.250,—	38.250.000
Stabilimenti Mecc. Triestini	360.000,—	100,—	200	200,—	71.000.000
Te.Co.Mu.	5.100,—	51,—	10.000	10.000,—	51.000.000
Waispa	364.332,—	33,30	1.000	1.000,—	364.332.000

98.672.931.514

DATI E NOTIZIE SULL'ANDAMENTO DELLE AZIENDE COLLEGATE

AERFER - Industrie Aerospaziali Meridionali, Napoli

Stabilimenti: Pomigliano d'Arco - Napoli - Capodichino

Il rilevante carico di lavoro acquisito nel 1968 nel campo delle costruzioni di parti di aerei civili per l'industria americana, di cui abbiamo dato notizia nella precedente relazione, e il conseguente impegno poliennale dell'Azienda spiegano la non assunzione, nel 1969, di ulteriori ordini in questo settore.

Sono state invece concluse importanti trattative nel campo delle costruzioni militari, riguardanti un primo lotto di parti dell'Atlantic, il secondo lotto di fusoliere centrali del G 91 Y ed inoltre fusoliere posteriori e segmenti per i G 91 T/1 e G 91 T/3.

È inoltre proseguita regolarmente la collaborazione con l'Aeronautica Italiana, l'U.S. Navy e le Compagnie Aeree Italiane in merito alle riparazioni e revisioni periodiche dei velivoli presso lo stabilimento di Capodichino. Lo sviluppo della produzione è stato disturbato, nel 1969, dalle agitazioni sindacali, nonché, per quanto concerne le revisioni e riparazioni, dalla indisponibilità, per iarga parte dell'anno, della pista di Capodichino. Nonostante ciò il volume della produzione è stato superiore, in valore, del 30% circa rispetto a quello del 1968, grazie anche al potenziamento impiantistico attuato e al notevole incremento degli organici.

Il bilancio è stato chiuso con un modesto margine attivo, dopo aver assorbito le perdite registrate sulle partecipazioni SOFER e Pistoiesi.

Per il 1970 è prevista un'ulteriore notevole espansione della produzione e degli organici.

Quanto alle prospettive dell'azienda nell'ambito Aeritalia, alla quale le attività Aerfer saranno apportate, l'argomento è già stato trattato nella relazione del Consiglio alla quale si fa pertanto rinvio.

ALFA ROMEO

Come per l'esercizio precedente, la produzione e le vendite si sono articolate sui modelli 1300, 1600 e 1750 nelle diverse versioni (berlina, coupé e spider).

La rete di vendita e di assistenza è stata ulteriormente potenziata: con l'apertura della nuova filiale di Pescara e con l'inizio dell'attività della consociata di Melbourne « Alfa Romeo (Australia) Pty Ltd » essa si articola ora, in Italia, su 12 filiali, 3 uffici regionali, 202 concessionarie e 868 punti di vendita, e all'estero su 13 consociate, 381 concessionarie e 1.126 punti di vendita e di assistenza.

A Pomigliano d'Arco sono proseguite le produzioni dei veicoli industriali A 12 e F 12 (Romeo), A 15, A 19 e A 38 della gamma leggera e medio leggera, e del furgone F20, unitamente a quella dei motori diesel anche per il Gruppo Renault.

Soddisfacente l'attività del settore aeronautico, il cui fatturato ha superato di circa il 26% quello dell'esercizio precedente, nonostante le difficoltà derivanti dalle agitazioni sindacali. Da ricordare la costituzione, nel corso del 1969, della « Turbomotori Internazionale S.p.A. », con partecipazione paritetica Alfa Romeo, Fiat e General Electric, per la costruzione, la vendita e l'assistenza di motori G.E. per aeromobili.

Per quanto riguarda gli impianti, è proseguita ad Arese l'attuazione del programma di ampliamento e potenziamento, in particolare con i lavori di ingrandimento dei reparti « Stampaggio e Assemblaggio », il raddoppio della « Sezione Verniciatura, Abbigliamento e Montaggio Finale », l'ampliamento dei reparti « Fonderie Leghe leggere » e « Fucinatura », il potenziamento della Centrale Termoelettrica: sono stati praticamente ultimati il nuovo grande capannone delle « Lavorazioni Meccaniche », il reparto per il Centro Esperienze, i Laboratori per la Qualità e la Produzione Ausiliaria, nonché il raccordo ferroviario con il parco di smistamento della stazione di Garbagnate.

Quanto all'attività sportiva, sono da segnalare i notevoli successi conseguiti con le vetture da turismo dalla consociata Autodelta, ed in particolare il titolo assoluto nella II divisione del Challenge Europeo del Turismo con la 1600 GTA ed il primo posto nella III sottodivisione con la GTA 1300 Junior, nonché le 500 vittorie assolute o di classe conseguite da clienti in Italia e all'Estero; importanti vittorie sono state ottenute anche nello sport motonautico, con motori Alfa Romeo: il consuntivo è di cinque campionati mondiali, sei europei, cinque italiani ed uno francese, nonché di sette records mondiali.

Sensibilmente positivo il risultato economico, concretatosi in un utile di circa 4,5 miliardi, peraltro inferiore ai 5,8 miliardi del 1968 a causa della mancata possibilità di sfruttare in pieno le capacità produttive dell'azienda a causa degli scioperi dell'ultimo quadrimestre.

FAG Italiana - C.B.F., Napoli

*Stabilimenti: Casoria (Napoli) - Cortiglione d'Asti (Asti) -
S. Anastasia (Napoli)*

Pur in presenza di notevoli perturbamenti provocati dalle agitazioni sindacali, l'azienda è riuscita ad incrementare il proprio fatturato di circa il 25% nei confronti del precedente esercizio, dimostrando la crescente affermazione della produzione FAG e la sua progressiva maggiore introduzione nel mercato.

Come già accennato nella relazione del precedente esercizio, per far fronte ai maggiori impegni commerciali e quindi di produzione, è stato avviato un programma di nuovi impianti, in parte già realizzati, che dovrà consentire, unitamente ad una maggiore razionalizzazione delle linee, un cospicuo incremento della capacità produttiva. La migliore e più razionale utilizzazione degli impianti sarà favorita anche dalla prevista incorporazione nella FAG degli stabilimenti della CBF (Cortiglione e S. Anastasia).

Sotto il profilo economico l'esercizio 1969 ha risentito, oltre che delle agitazioni sindacali, anche degli oneri che normalmente accompagnano azioni di riorganizzazione e di adeguamento delle strutture; i positivi riflessi delle stesse dovrebbero peraltro potersi concretare già nel corrente esercizio.

Filotecnica Salmoiraghi - Milano

Nel corso del 1969 è stato attuato lo scorporo del settore occhialeria, apportato alla Società Industrie Ottiche Riunite, costituita pariteticamente dalla Salmoiraghi e dalla Galileo; l'attività della società si è quindi concentrata soprattutto nell'avionica, settore al quale è stato dato notevole impulso grazie anche al buon successo commerciale degli strumenti per aeronautica leggera della « linea Garda ».

Sempre nel 1969 è proseguita la costruzione del nuovo stabilimento di Nerviano, i cui lavori sono stati portati a termine nel primo trimestre del corrente esercizio; in aprile infatti è stato possibile effettuare, nel pieno rispetto dei programmi, il trasferimento delle lavorazioni nel nuovo moderno complesso.

Dal punto di vista economico la Società ha ovviamente risentito delle ripercussioni di un periodo di notevole tensione sindacale, che ha riguardato anche questioni a livello aziendale oltre che nazionale, dell'avviamento di una nuova impostazione produttiva nonché dei riflessi della liquidazione dell'attività delle macchine per cucire la cui cessazione è stata decisa nei precedenti esercizi.

Nonostante gli accennati fattori di perturbazione, il bilancio 1969 si è chiuso con un margine attivo che ha consentito la distribuzione di un sia pur modesto dividendo.

La flessione produttiva che, a seguito delle agitazioni, ha colpito anche nei primi mesi del 1970 l'industria automobilistica nazionale, si è ripercossa anche sulla Merisinter, che ha visto ridursi in misura notevole il ritmo di attività; si spera che nella seconda metà dell'anno la società possa recuperare, almeno in parte, le perdite di produzione del primo semestre.

Nuova San Giorgio - Genova

Stabilimenti: Genova - Gorizia

Nel corso del 1969 è stato attuato lo scorporo della Divisione Servosistemi ed Elettronica e l'apporto dei relativi impianti e lavorazioni alla società ELSAG, il controllo della quale è stato successivamente trasferito, nell'aprile scorso, alla consorella STET che ne ha assunta la responsabilità di gestione. Solo per completezza di informazione si ricorda quindi che fino alla data dell'apporto (mese di ottobre) l'acquisizione di ordini per il settore era proseguita secondo i programmi, realizzando nei detti 10 mesi un volume superiore del 12% a quanto ottenuto nell'intero esercizio 1968; in netto sviluppo era stata, nello stesso periodo, anche l'attività produttiva.

Dopo tale operazione, la Nuova San Giorgio opera ora soltanto nel settore del macchinario tessile, per il quale nella prima metà del 1969, si era consolidata la ripresa di mercato iniziata nel 1968, consentendo di acquisire un più consistente volume di lavoro per lo stabilimento di Genova (+170% rispetto al 1968); meno favorevoli sono risultate le acquisizioni di telai per lo stabilimento di Gorizia. Il ritmo della domanda è andato peraltro rallentando progressivamente nei mesi successivi e nel 1970 la situazione è ulteriormente peggiorata, rendendo nuovamente inquietanti le prospettive del settore.

L'Azienda ha proseguito l'opera di aggiornamento tecnico dei propri prodotti acquisendo tra l'altro la licenza per un nuovo tipo di filatoi senza anelli, la cui produzione è iniziata nei primi mesi del 1970, e sviluppando un laborioso, difficile e lungo processo di ridisegno dei prodotti di propria progettazione.

Il problema del definitivo assetto dello stabilimento di Gorizia, che ha notevolmente influito sulle perdite registrate dall'azienda nel 1969, è stato avviato a soluzione, come già riferito nella relazione del Consiglio, con la costituzione della Società Officine Meccaniche Goriziane che dovrà operare nel campo della costruzione di particolari per trattori.

specializzazione dell'intero settore elettromeccanico a partecipazione statale. L'andamento economico delle aziende in esame è tutt'altro che soddisfacente. Si è avviato un processo di integrazione con le altre aziende del Gruppo operanti nel settore nonché un programma di riorganizzazione per adeguarne le strutture e gli impianti.

Oto Melara - La Spezia

L'azienda che, come è noto, ha conseguito un'ottima qualificazione in campo militare anche sul piano internazionale, ha proseguito nel 1969 lo sviluppo industriale di taluni suoi più riusciti studi nel settore delle artiglierie, soprattutto navali, ottenendo importanti ordini da Marine estere mentre altri stanno seguendo i normali « iter » burocratici prima della formalizzazione. Per le artiglierie terrestri è proseguita la produzione dell'ancor valido obice 105/14, in dotazione negli eserciti di molti Paesi. Nel contempo, è stata portata a conclusione la fornitura dei veicoli M 113 all'Esercito Italiano ed è stata iniziata la commessa per una serie ridotta di M 60 a cui dovrebbe far seguito la nota fornitura di carri « Leopard », che avrà notevole rilievo nell'attività aziendale dei prossimi anni; sempre nel campo dei veicoli militari si è in attesa del via per una nuova serie di M 113.

Le produzioni civili di « ingranaggeria », seppur contenute in poco più del 10% dell'attività complessiva, stanno ottenendo qualificanti riconoscimenti dell'industria automotoristica.

Nel complesso l'esercizio 1969, pur risentendo delle agitazioni sindacali, nonché delle ripercussioni derivate dallo slittamento di alcuni importanti ordini, ha potuto conseguire, per la gestione industriale, un apprezzabile margine attivo.

Progettazioni Meccaniche Nucleari - Genova

Tra le attività della Società nel corso del 1969 va in particolare segnalata la collaborazione alla progettazione della IV Centrale Nucleare ENEL, la cui costruzione è stata acquisita dall'A.M.N.

Nel suo terzo esercizio di attività, inoltre, l'Azienda ha proseguito la progettazione del reattore CIRENE, lo studio del reattore PEC e di altri temi specifici (scambiatori di calore a sodio per centrali elettronucleari veloci, reattore ROVI e arricchimento di uranio).

Sono significativi gli impegni già previsti per l'immediato futuro nel quadro dei programmi e degli orientamenti del CNEN e dell'ENEL.

La politica di contenimento dei costi perseguita, anche attraverso una completa ristrutturazione dell'organizzazione di vendita e di assistenza, ha permesso di ridurre apprezzabilmente la perdita a livello industriale; purtroppo alcune partite di carattere straordinario hanno riportato il deficit di esercizio sul precedente elevato livello.

Si confida comunque che gli indirizzi che si stanno perseguendo possano consentire di avviare l'Azienda verso un migliore andamento economico.

Fonderie e Officine San Giorgio Pra - Genova Pra

Anche nel 1969 la richiesta di materiale di riscaldamento è stata molto sostenuta, in relazione sia all'ancor favorevole andamento del mercato delle nuove costruzioni edilizie, sia al notevole volume di installazioni di impianti di riscaldamento nelle vecchie costruzioni dei centri urbani e delle zone rurali; a tale quadro non ha fatto però riscontro uno sviluppo delle vendite aziendali, mantenutesi praticamente sui livelli del precedente esercizio, in conseguenza delle interruzioni nell'attività produttiva causate dalle agitazioni sindacali. Pertanto la Società ha potuto sopperire alle richieste della clientela solo in parte, attingendo alle scorte di magazzino che risultavano, a fine 1969, sensibilmente ridotte. Le anzidette perdite di produzione e di vendite, unitamente alla lievitazione intervenuta nei costi del personale e dei materiali si sono tradotte, in termini economici, in un deterioramento del risultato della gestione, chiusa in lieve perdita.

Selenia - Roma

Come accennato nella relazione del Consiglio, la maggioranza relativa del capitale azionario di questa società è stata nell'aprile scorso trasferita alla consorella STET, che ne ha assunto anche la responsabilità gestionale. Per completezza di informazione si forniscono comunque gli elementi più significativi dell'andamento aziendale nel corso del 1969.

Il ritmo di acquisizioni degli ordini è proseguito in maniera sostenuta: 29,3 miliardi contro i 24,7 dell'anno precedente. Un fatto da segnalare riguarda la composizione di queste acquisizioni, che risultano ripartite in percentuale uniforme tra i settori civili e militari, confermando il successo degli sforzi intrapresi negli anni passati per assicurare all'azienda uno sbocco verso produzioni a mercato più regolare.

Hanno contribuito al raggiungimento di questo obiettivo, oltre al comparto radar (di navigazione, per il controllo del traffico aereo, strumentali), il

settore delle telecomunicazioni e quello dell'automazione; in campo militare, oltre alla continuazione dei programmi SAS e Sparrow, merita di essere segnalata l'acquisizione di una ulteriore importante fornitura dal Ministero Difesa Aeronautica per la seconda fase del progetto Berenice. Buono è risultato il livello di acquisizioni sui mercati esteri.

La gestione si è chiusa con una limitata perdita, legata alla mancata produzione per le agitazioni sindacali, oltre che a un accantonamento straordinario a fronte di minusvalenze pregresse.

Spica - Livorno

La politica di sempre maggiore specializzazione e integrazione delle produzioni Spica con quelle della controllante Alfa Romeo ha dato i suoi primi frutti; nel 1969 infatti la Società ha potuto conseguire un modesto utile, pur in presenza della ridotta attività dell'ultimo trimestre a seguito delle agitazioni sindacali.

La Società si prepara ora ad ulteriori sensibili sviluppi, sia in nuove lavorazioni, sia per adeguare i volumi produttivi alla espansione prevista dal settore automobilistico.

Santeustacchio - Brescia

Come accennato nella relazione del Consiglio, la sempre più accentuata specializzazione dell'Azienda su produzioni complementari della siderurgia ha portato alla decisione, d'accordo con l'IRI, di trasferire il controllo di questa Società alla Finsider, che potrà armonizzare i programmi aziendali con quelli del proprio Gruppo, e sarà in grado, nello stesso tempo, di convogliare la produzione su quelle linee che, anche dal punto di vista economico, si presentano più vantaggiose.

Stabilimenti Meccanici Triestini - Trieste

Dopo attenta ricerca di una valida soluzione che potesse permettere alla Azienda di sviluppare adeguati programmi produttivi e dopo aver assunto il completo controllo della Società rilevando dalla SNIA Viscosa la sua quota di partecipazione, sono state raggiunte intese con la Soc. Motori VM di Cento, per un'operazione di fusione delle due aziende. La società

finmeccanica

finmeccanica

finmeccanica

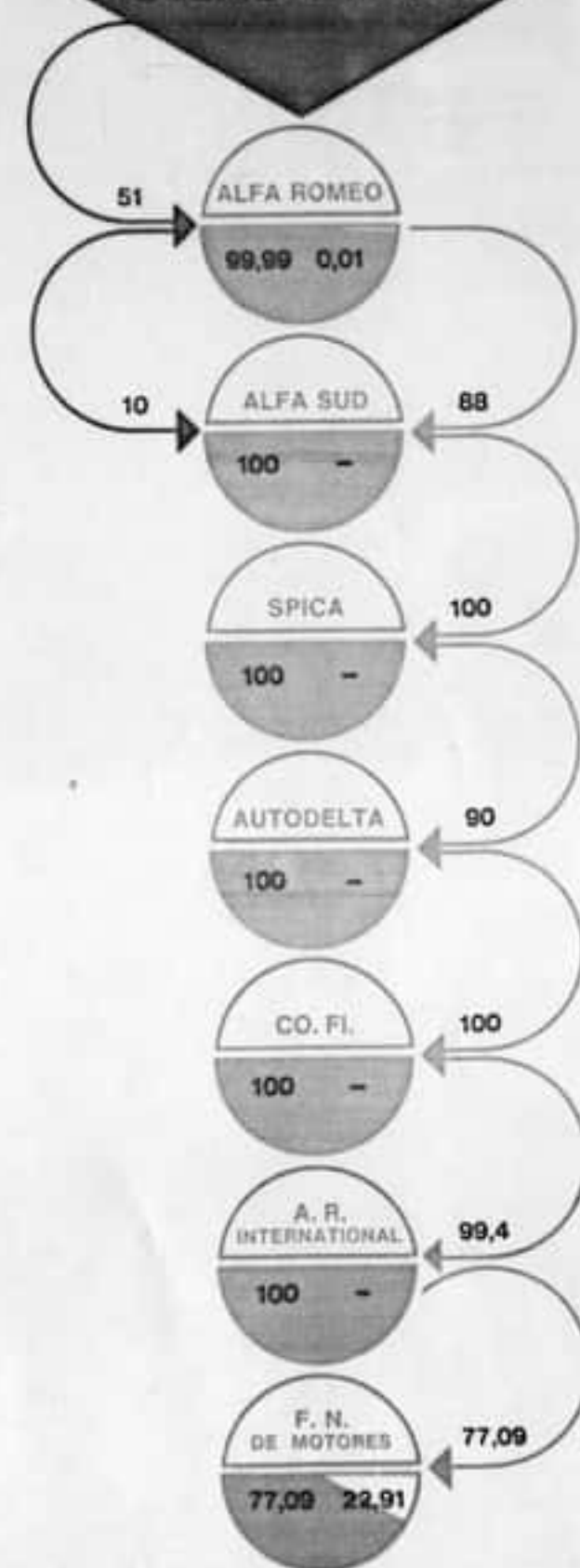
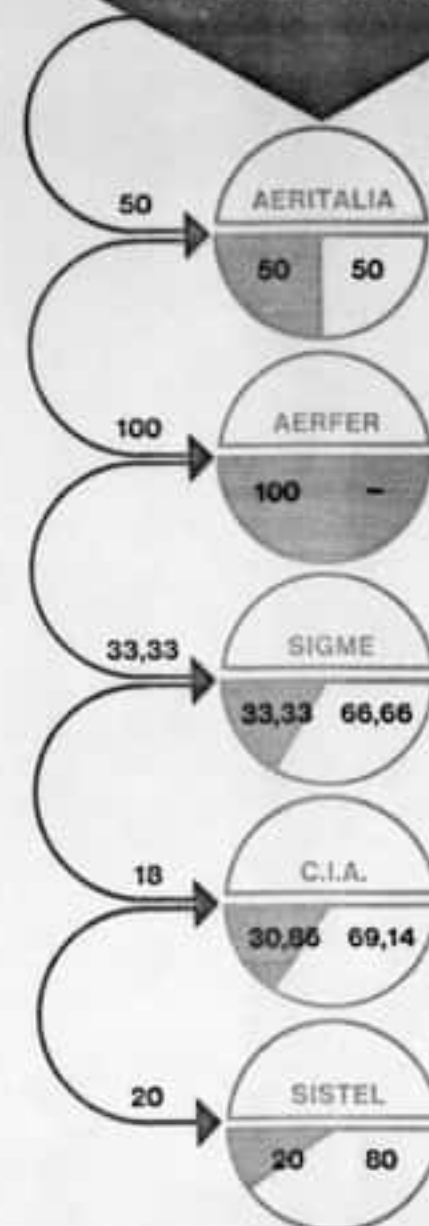
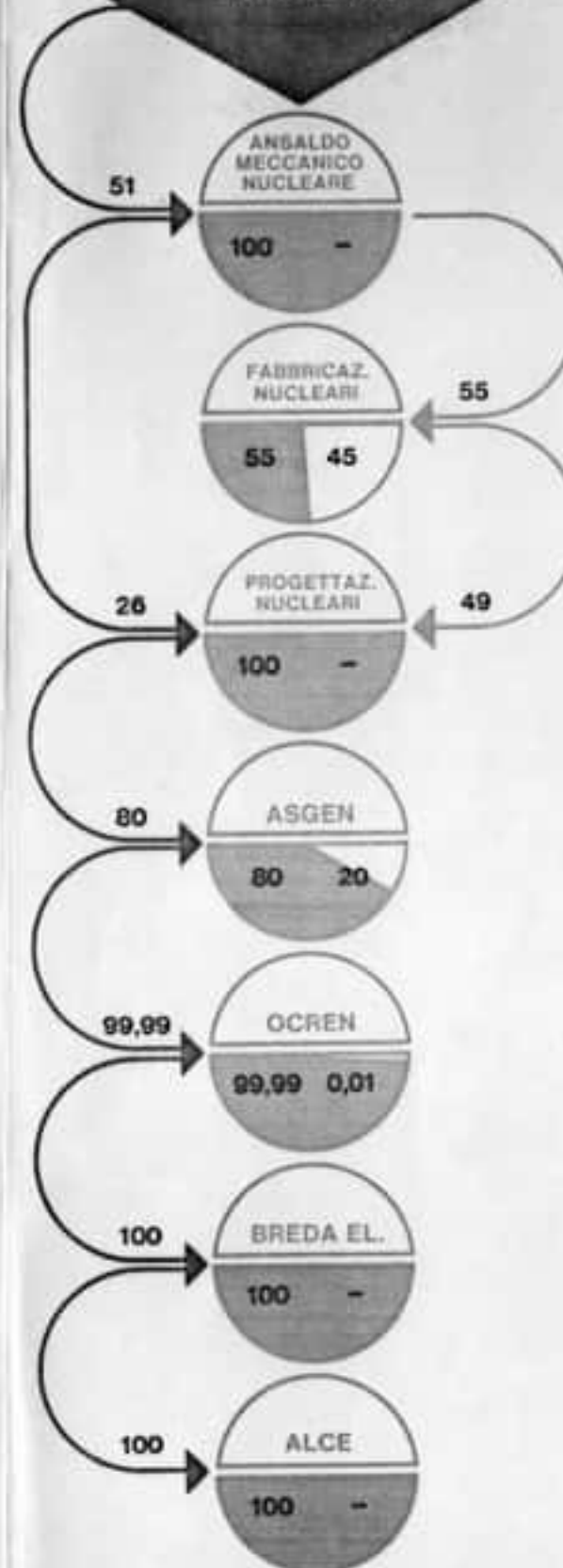
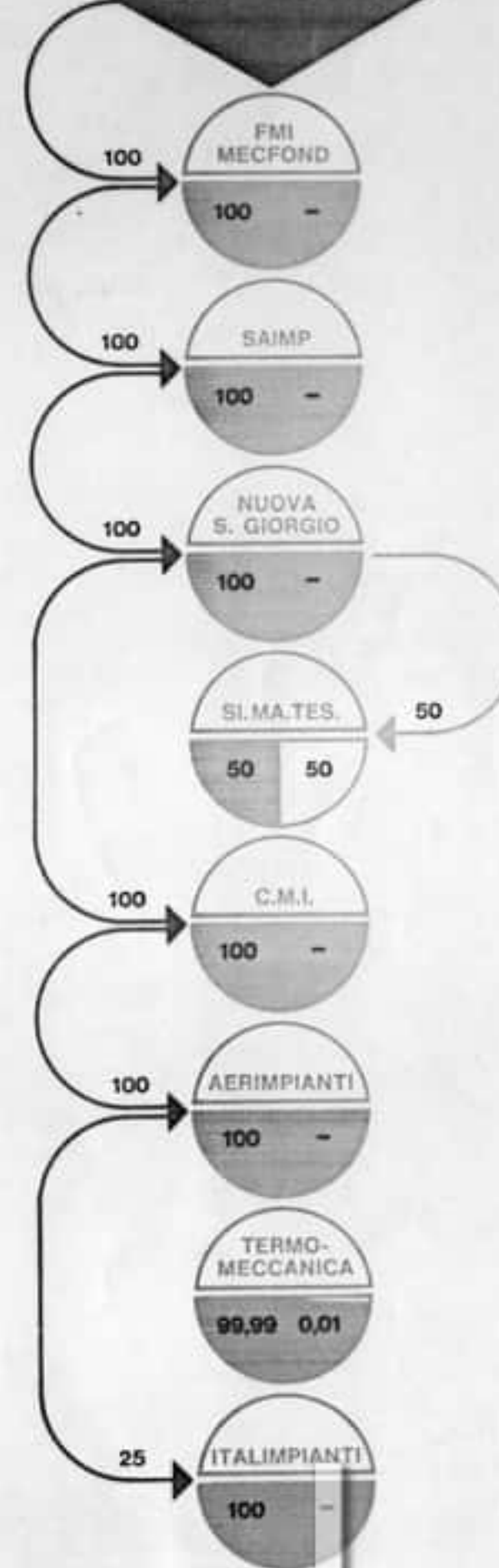
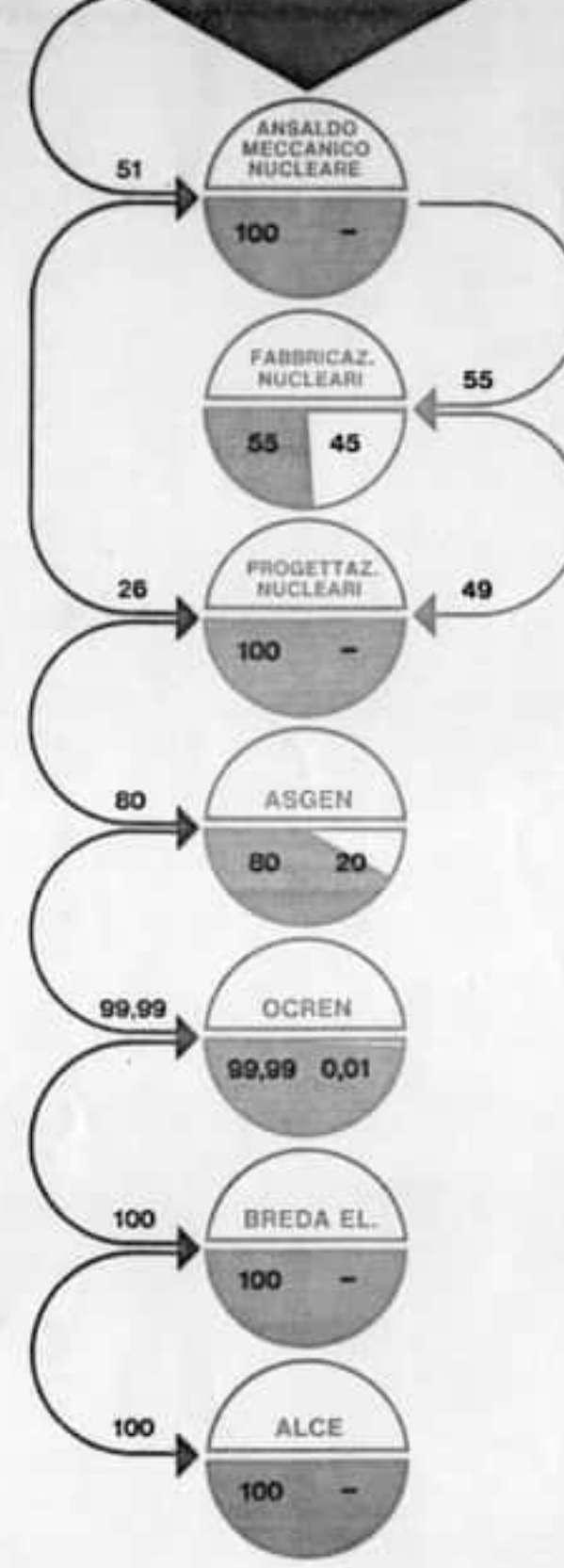
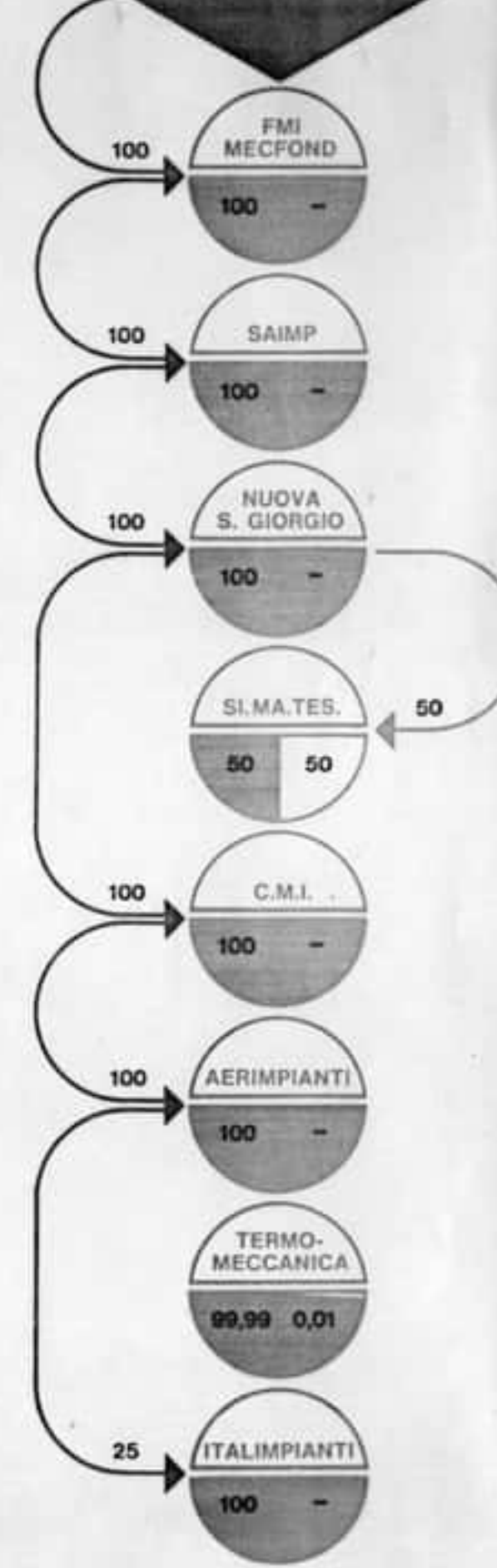
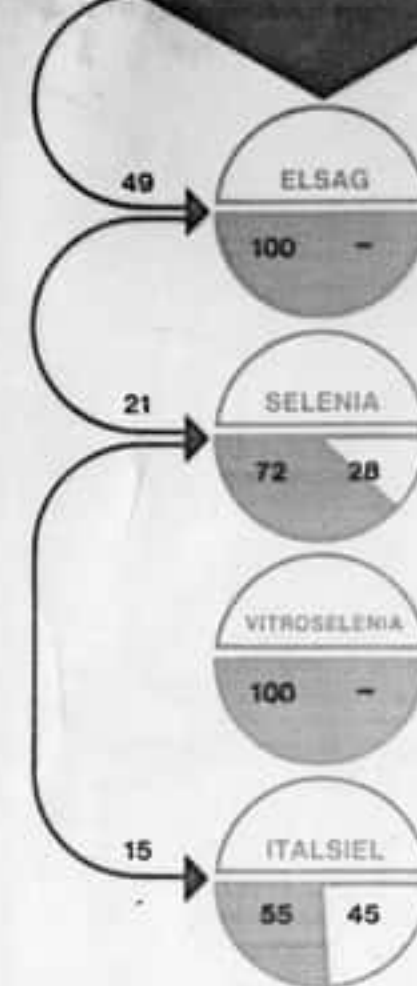
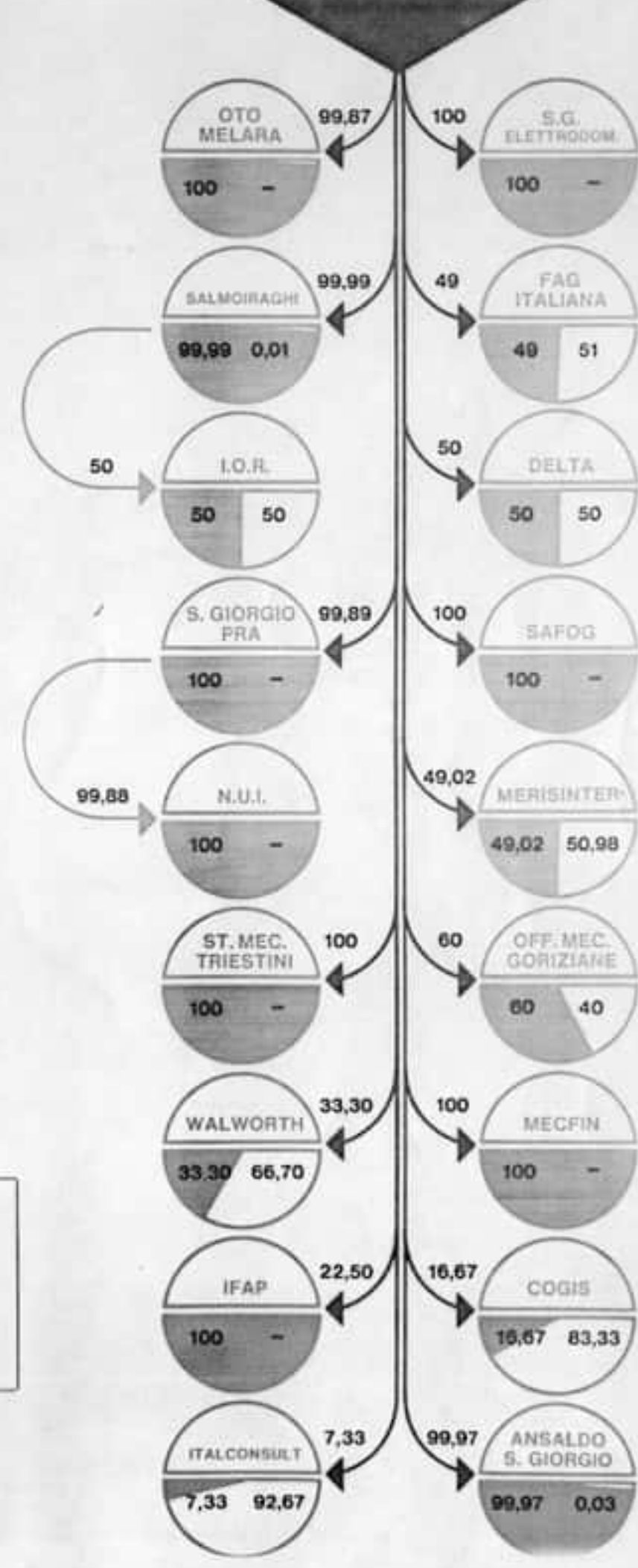
finmeccanica

finmeccanica

finmeccanica

finmeccanica

finmeccanica

AZIENDE
AUTOMOBILISTICHEAZIENDE
AEROSPAZIALIPARTECIPAZIONI
IN GESTIONEAZIENDE
TERMoelettromeccaniche
E NUCLEARIAZIENDE
PRODUTTRICI DI MACCHINARIO
E IMPIANTISTICHEAZIENDE
TERMoelettromeccaniche
E NUCLEARIAZIENDE
PRODUTTRICI DI MACCHINARIO
E IMPIANTISTICHEAZIENDE
ELETTRONICHESOCIETA'
DIVERSESCHEMA DELLE PARTECIPAZIONI
DELLA FINMECCANICA AL 31-12-1970

- Il colore giallo ocra indica la partecipazione totale del Gruppo IRI
- la freccia blu indica la partecipazione diretta Finmeccanica
- la freccia rossa indica la partecipazione indiretta Finmeccanica
- il colore bianco indica la partecipazione di terzi

LIA

Leonardo Innovation Archives