



**CENTRO ON LINE**  
STORIA E CULTURA  
DELL'INDUSTRIA  
il Nord Ovest dal 1850

## **Vickers-Terni OTO Melara. Storia Roberto Tolaini**

**2010  
Testo per Storiaindustria.it**

La Vickers-Terni fu costituita a Genova nel 1905 come joint – venture tra la britannica Vickers Sons and Maxim Ltd, una delle più importanti imprese di armamenti d'inizio '900 e la Terni, impresa siderurgica fondata nel 1884, sviluppatasi grazie a speciali rapporti con lo Stato italiano, suo principale cliente. Inizialmente il capitale sociale era di 2,5 milioni di lire al quale la Vickers contribuì per 700 mila lire, mentre il resto fu conferito appunto dalla Terni e dalle famiglie Odero e Orlando. Nei piani di sviluppo della Terni, in effetti, il ruolo di Attilio Odero e Giuseppe Orlando fu centrale. Entrambi proprietari di grandi cantieri navali, rispettivamente a Genova (Foce e Sestri Ponente) e a Livorno, Odero e Orlando si erano insediati nel consiglio di amministrazione nel 1899 con lo scopo di orientare la produzione delle pregiate corazze d'acciaio dell'impresa umbra verso le loro esigenze cantieristiche. Nel corso del primo decennio del '900, oltre a far acquisire dalla Terni partecipazioni nei loro cantieri, spinsero l'impresa, col sostegno della Banca Commerciale Italiana, a investire in altre imprese cantieristiche, meccaniche e siderurgiche con l'obiettivo di integrare le diverse fasi produttive per arrivare a controllare l'intero ciclo della nave e detenere una rilevante quota del mercato nazionale, tanto bellico quanto mercantile. Sotto questo punto di vista, la joint-venture con Vickers, costituita per produrre artiglierie navali a La Spezia, nell'area detta della Melara, aveva una sua logica perché serviva a completare il disegno di un'organizzazione in grado di fornire alle marine militari navi complete di armamenti. L'accordo prevedeva che Vickers fornisse le conoscenze e le tecnologie in cambio di una quota del 10 % sugli utili netti annuali. Il capitale della Vickers-Terni crebbe sino a toccare i 15 milioni nel 1914 e lo stabilimento entrò in funzione nel 1908. Durante la guerra le commesse di artiglieria si moltiplicarono e la Vickers-Terni, rifornita di semilavorati dalla Terni, si focalizzò soprattutto sulla produzione di mitragliatrici pesanti da 40 mm e di cannoni da 381 mm, lanciandosi anche nella produzione di aerei da addestramento. Terminato il conflitto, la Vickers-Terni avviò un programma di spese, sostenuto dalla Terni, per riconvertirsi verso nuove produzioni meccaniche, in specie motori a vapore e diesel, turbine, caldaie, eliche per navi, materiale ferroviario. Tuttavia, la riconversione non andò a buon fine: nei primi anni venti l'impresa spezzina risultò ampiamente indebitata con la Terni senza produrre risultati economici positivi. Nel 1922 la Terni, diretta adesso da Arturo Bocciardo, che si era formato nelle imprese di Attilio Odero, decise di incorporare la Vickers-Terni per razionalizzare i complessi intrecci finanziari che nel tempo si erano sviluppati tra le due società. Come effetto dell'incorporazione, il peso della Vickers si ridusse e furono rinegoziati i termini del contratto originario: l'impresa britannica continuò a prestare assistenza tecnica, ma fu eliminato l'obbligo del versamento del 10 % degli utili, trasformato nel pagamento di minori royalties (1-2 % a seconda dei casi). Ad ogni modo, anche per effetto della crescente capacità dello stabilimento spezzino di progettare autonomamente tecnologia bellica, i rapporti con la Vickers nel corso del decennio peggiorarono e la Terni talvolta si trovò a fare concorrenza alla sua stessa alleata nel campo delle commesse estere. Formalmente, il rapporto con Vickers si esaurì nel 1934.

Parallelamente Bocciardo affrontò la questione dei rapporti che Terni aveva con i cantieri navali Odero e Orlando, entrambe società in accomandita, nelle quali Terni possedeva le quote di maggioranza, ma la cui gestione era affidata a Odero e a Orlando. Da un lato il controllo dei cantieri navali di Genova e Livorno garantiva un importante sbocco per la produzione dell'acciaieria ternana (si pensi che tra il 1920 e il 1934 circa il 22 % del fatturato provenne dalle vendite ai cantieri); dall'altro era però necessario razionalizzare le partecipazioni della Terni nella cantieristica. La riorganizzazione delle relazioni tra Terni, Attilio Odero e Giuseppe Orlando impegnò Bocciardo per alcuni anni. Nel 1924 l'accomandita N. Odero e C., che controllava il cantiere di Genova Foce fu incorporata nell'altra accomandita di Attilio Odero, che controllava il cantiere di Sestri Ponente, N. Odero fu Alessandro e C. Nel 1926 questa accomandita fu trasformata in società per azioni con la ragione sociale di Cantieri Navali Odero, con un capitale di 40 milioni.

Le linee d'azione seguite da Bocciardo necessariamente si confrontarono e si intrecciarono con quelle dei più anziani Odero e Orlando. In area ligure Attilio Odero, dopo la caduta dei Perrone, si era impossessato del Cantiere del Muggiano di La Spezia, gestito dalla Ansaldo-San Giorgio, già

FIAT-San Giorgio, nel quale sin dal 1907 era stata avviata la costruzione di sommergibili che aveva avuto un grande sviluppo durante il primo conflitto mondiale. Nel contesto della riorganizzazione condotta da Bocciardo e approvata da Odero, fu deciso che la Terni conferisse l'ex stabilimento Vickers-Terni, vicinissimo al cantiere del Muggiano, alla Ansaldo-San Giorgio e attraverso un aumento del capitale sociale, assumesse il controllo della nuova realtà che nel 1927 assunse la nuova ragione sociale Odero-Terni. Si costituiva una società che univa un grande stabilimento meccanico con un cantiere che oltre a sommergibili era in grado di costruire navi, mercantili e militari. Ma l'opera di riorganizzazione della cantieristica e della meccanica controllata dalla Terni proseguì; nel 1929 a seguito della grave crisi del cantiere livornese degli Orlando, Bocciardo decise di fondare un'unica società la Società per la Costruzione di Navi, Macchine ed Artiglierie Odero-Terni-Orlando (OTO), con un capitale sociale di 115 milioni, interamente detenuto da Terni, facendo incorporare dai Cantieri Navali Odero, la Odero-Terni e la Orlando. La OTO, dunque, era organizzata su quattro poli produttivi: i cantieri navali di Sestri Ponente, di Livorno e di La Spezia (Muggiano) e l'ex stabilimento meccanico Vickers-Terni. Contemporaneamente si chiudeva lo storico cantiere della Foce, trasferendo molte delle attrezzature a La Spezia, con l'intento di ridimensionare la capacità produttiva, orientando l'attività del complesso cantieristico meccanico più decisamente verso la produzione militare, accentuandone la dipendenza dalle commesse statali. Tuttavia, furono conservate varie linee di produzione civile, come macchine navali e di materiale ferroviario, soprattutto locomotori elettrici trifase. La tendenza fu rafforzata nel 1934 quando entrò a far parte della OTO anche la Termo-meccanica Italiana, ex «A. Cerpelli & C.», specializzata nella produzione di pompe e macchine di bordo. A seguito degli effetti della crisi del 1929, che colpì duramente anche il sistema bancario e creditizio italiano e fece entrare la Terni nell'Iri, nel 1935 l'OTO fu scorporata dalla Terni e fu resa autonoma, sempre però in ambito Iri. L'incremento delle commesse belliche tra la fine degli anni trenta e gli anni quaranta permise allo stabilimento di Melara di produrre cannoni di diverso calibro, anche antiaerei, mitragliere e carri armati. L'attività cantieristica, dopo la chiusura del cantiere di Sestri Ponente, fu concentrata al Muggiano, dove si rafforzò ulteriormente la produzione di sommergibili e di naviglio militare, raggiungendo la punta occupazionale di 4122 unità.

Nel secondo dopoguerra, l'attività cantieristica fu scorporata e passata all'Ansaldo, mentre OTO entrò in Finmeccanica e fu orientata verso produzioni civili come trattori, materiale rotabile, macchine tessili, mentre cessarono temporaneamente quelle militari. Tuttavia la riconversione, reputata necessaria per dare lavoro a circa 2.500 addetti, non ebbe successo. La OTO fu liquidata nel 1951 e il suo posto fu preso dalla Società meccanica della Melara, che assunse la ragione sociale di OTO Melara nel 1955. A partire da questa epoca, grazie anche all'entrata dell'Italia nella NATO, lo stabilimento ritorna alle antiche origini, producendo artiglieria navale e terrestre e successivamente veicoli da trasporto truppe, carri armati, artiglierie campali, prima sulla base di brevetti esteri e poi sempre più spesso su propri modelli. Nel 1973 è ceduta all'Efim ma in seguito alla liquidazione della holding finanziaria pubblica, ritorna nel 1994 in Finmeccanica, rafforzando il proprio orientamento verso il settore della difesa e della sicurezza.



Corso Unione Sovietica, 216 - Torino  
tel. 011 316 8677  
info@storiaindustria.it  
[www.storiaindustria.it](http://www.storiaindustria.it)