

L'aeronautica civile del mondo occidentale ha risentito in modo sensibile dei negativi effetti della crisi petrolifera: contrazione di traffico per le compagnie; diminuzione delle vendite per le industrie, nelle quali l'occupazione è pervenuta a livelli critici. Le principali aerolinee hanno dovuto chiudere i bilanci con forti perdite. Malgrado ciò, il tasso di sviluppo del rapporto passeggero/km. per il prossimo decennio viene ancora previsto su buoni livelli (7,9%). Ciò significa che il trasporto aereo è considerato insostituibile e che, pertanto, dovrebbe continuare ad espandersi nel futuro. Le industrie aeronautiche, dal canto loro, affrontando la situazione con una condotta particolarmente prudente, dovrebbero, quanto meno sul piano generale, poter superare la crisi contingente del mercato civile.

Ciò a tanto maggiore ragione in quanto, per converso, esse possono contare sull'apporto del settore militare che assicura loro una disponibilità di lavoro di buone caratteristiche qualitative e quantitative. Nel corso del 1974 la cifra d'affari di questo settore, rispetto al totale, ha raggiunto la percentuale del 62,4% nell'ambito CEE e del 66,6% negli USA. Va conseguentemente rilevato che, pur essendo le caratteristiche commerciali dei prodotti destinati al mercato civile e militare completamente diverse, il trend di sviluppo dell'industria aerospaziale nel suo complesso non può essere convenientemente valutato se non quale risultante dell'andamento di entrambi i settori.

Negli USA è situato il più grosso complesso aero-

spaziale del mondo occidentale; il profilo dei risultati da esso conseguiti nel 1974 è il seguente: giro di affari 26.290 milioni di \$ (17 mila miliardi di lire); centri di produzione 1.225; addetti al settore 618.000; percentuali di esportazioni e importazioni sul giro d'affari, rispettivamente 29% e 4%. Gli americani sono in netto rilancio e decisi a rafforzare le proprie posizioni sui mercati esteri, in particolare per l'effetto traente del settore militare: le vendite in Europa del caccia F 16 hanno ridato vigore alle più grandi industrie del ramo che, date le loro dimensioni, più delle altre concorrenti avrebbero potuto risentire degli effetti negativi della crisi energetica.

Per quanto concerne il settore civile, i velivoli americani venduti nel 1974 ammontano a 264 contro 48 europei: in totale, alla fine del 1974 gli aeromobili americani in servizio erano 4.007 contro 456 europei. L'Europa resta ancora ben lontana dagli Stati Uniti nell'ambito di questa competizione e la distanza è troppo sensibile e persistente per non essere fonte di preoccupata analisi in campo industriale.

Nell'ambito comunitario proseguono i principali programmi civili, lanciati nel corso degli ultimi anni; tuttavia: il Concorde ha raccolto finora solo 14 ordini, l'Airbus (A300) 21, il Mercure 10. Le possibilità di affermazione commerciale di questi velivoli appaiono limitate, nonostante l'impegno promozionale dei costruttori e il sostegno dei rispettivi Governi: la Dassault propone un Super Mercure, mentre l'Airbus Industrie cerca nuove occasioni di penetrazione nei mercati esteri. Ma, nel frattempo, nuovi aerei con caratteristiche di maggiore silenziosità e minore consumo sono in corso di progettazione negli USA.

La Boeing, in particolare, con la collaborazione dell'Aeritalia, sta sviluppando il progetto 7 x 7 relativo ad una famiglia di velivoli di avanzata tecnologia, capaci di soddisfare, a minor costo dei predecessori, le necessità di trasporto sulle varie distanze. Allo sviluppo del programma l'Aeritalia partecipa per il 20%, avendo ottenuto, in virtù della legge 184 del 26-5-1975, quell'adeguato supporto finanziario che era, fin dall'origine, ritenuto premessa indispensabile per il rilancio e l'affermazione della nostra aeroidustria. I lunghi tempi di attesa ed il periodo di crisi che le economie occidentali stanno attraversando costituiscono purtroppo gli elementi negativi, ai quali vanno imputate le onerose conseguenze finanziarie che l'Aeritalia ha dovuto e deve sopportare in questa fase di avviamento. La buona riuscita di questa collaborazione italo-statunitense ha ora una base concreta: il futuro risultato commerciale ne offrirà la verifica; ad essa è condizionato in larga misura l'avvenire della Società, con consistenti riflessi anche sull'intera industria nazionale del ramo (30.000 dipendenti e 350 miliardi di fatturato nel 1974) di cui l'Aeritalia costituisce la maggiore componente.

Sono continuati nel frattempo le lavorazioni civili per i pannelli destinati ai DC-9 e ai DC-10 che, se da un lato hanno consentito di evitare vuoti di lavoro che si sarebbero inevitabilmente riflessi sull'occupazione, influenzano dall'altro negativamente il risultato economico, in quanto assunte oltre cinque anni or sono a prezzi praticamente fissi, senza che sia stato possibile ottenere adeguate rivalutazioni. Anche in Europa le commesse militari costituiscono un sostegno fondamentale per l'industria del

ramo nell'attuale difficile congiuntura generale; spicca, in particolare, il programma di vasto respiro e rilevante complessità relativo al caccia MRCA, attualmente allo stadio prototipico, lanciato dai governi inglesi, tedesco e italiano e condotto dal consorzio Panavia, del quale fanno parte le principali industrie dei rispettivi paesi: BAC, MBB e Aeritalia.

Le più consistenti prospettive di sviluppo dell'Aeritalia in campo militare sono legate alla partecipazione al programma MRCA: l'ordine di 100 velivoli di questo tipo per la forza aerea italiana è peraltro condizionato dalla tempestiva approvazione del progetto di legge che stanziava 1.265 miliardi per il rinnovo della linea di volo dell'Aeronautica Militare Italiana, la quale verrebbe così a disporre dei mezzi necessari per fare fronte al programma di sostituzione del caccia F104.

Sempre in campo militare, l'Aeritalia è altresì impegnata nella costruzione dei velivoli F104S e G222, nonché nella riparazione e revisione di materiali destinati ad uso militare: attività di notevole supporto ma fortemente condizionanti per la nostra industria aerospaziale, che trova nelle inadeguate risorse finanziarie dell'Aeronautica Militare Italiana un limite alle possibilità di sviluppo del mercato interno. Sino a ciò ha comportato per l'azienda pesanti oneri in conseguenza del contenuto volume delle commesse, dei ritardi nel pagamento delle attività in corso e soprattutto del mancato riconoscimento di costi orari adeguati.

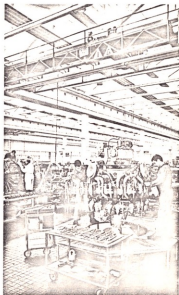
In campo internazionale, l'Aeritalia sta perseguendo un'attività politica di commercializzazione dell'F104S e del G222: del primo sono stati venduti quaranta

esemplari alla Turchia e del secondo due all'Argentina, mentre numerose altre trattative sono in corso di sviluppo con prospettive non sfavorevoli. Il loro buon fine è peraltro in buona parte legato alla disponibilità di mezzi per il finanziamento delle vendite comparabili con quelli di cui dispone la concorrenza.

Passando alle attività spaziali, il programma « Spacelab », nel quadro del progetto « post-Apollo » della NASA, rappresenta uno dei più rilevanti impegni di collaborazione scientifica e tecnica tra l'industria americana e quella europea. Si tratta di un laboratorio spaziale, che verrà posto in orbita mediante lo « Space Shuttle » (o veicolo traghetto), in corso di realizzazione da parte del consorzio ERNO, al quale partecipa in misura notevole l'Aeritalia. Sul piano nazionale l'azienda è interessata al programma « SIRIO », riguardante la realizzazione di un satellite geostazionario per l'effettuazione di esperienze avanzate nel campo delle telecomunicazioni.

Su un piano più generale, la cooperazione europea ha dato vita, all'inizio del 1975, alla « ESA - Agenzia Spaziale Europea » che, nel rilevare le precedenti attività dell'ELDO e dell'ESRO, dovrà occuparsi, oltre che della realizzazione di satelliti, anche dello sviluppo di un vettore in grado di consentire alla tecnologia del nostro continente di svincolarsi, almeno in parte, da quella americana.

Tra le altre attività aerospaziali l'Aeritalia è impegnata in quelle relative alla strumentazione, all'avionica e all'elettronica per le apparecchiature di bordo e a terra, nonché alla sofisticata tecnologia attinente la missilistica.



LIA

Leonardo Innovation Archives

Al 30 giugno 1975 la Finmeccanica deteneva partecipazioni dirette o indirette in 36 aziende industriali, con 49 stabilimenti di produzione, oltre che in numerose società minori, prevalentemente con attività commerciale.

Tra le principali variazioni strutturali verificatesi nel decorso esercizio: la concentrazione nell'ASGEN, che ha assunto la nuova ragione sociale di Ansaldo - Società Generale Elettromeccanica, dello stabilimento di Sampierdarena dell'Ansaldo Meccanico Nucleare, divenuta a sua volta AMN - Impianti Termici e Nucleari. Conseguentemente a tale operazione, l'Ansaldo ha aumentato il capitale da 20 a 30 miliardi.

Nel settore delle aziende varie è stato acquistato dalla Montedison, all'inizio del 1975, il 50% del pacchetto azionario della IOR - Industrie Ottiche Riunite, portando la partecipazione Finmeccanica nell'azienda al 100%.

Nel quadro degli accordi intervenuti con il gruppo ENI in campo nucleare, è stato ceduto all'AGIP Nucleare un ulteriore 10% del pacchetto azionario della Fabbricazioni Nucleari, così che la partecipazione AMN in questa azienda si è ridotta al 15%.

La definizione delle grandi linee strategiche del Gruppo costituisce primario impegno manageriale della Finanziaria nell'ambito della sua funzione di coordinamento. Essa si articola nel quadro delle direttive generali di politica economica e sociale che, attraverso l'Ente di gestione azionista di maggioranza, la Finanziaria riceve dalle autorità di Governo, e nel rispetto della responsabile autonomia gestionale delle aziende.

Nell'attuale configurazione del Gruppo, tali linee ten-

dono a rafforzare la presenza Finmeccanica nei settori di attività più significativi sul piano nazionale (automobilistico, aerospaziale, termoelettromeccanico e nucleare) che rappresentano circa l'80% della totale produzione del Gruppo, e a ridurre l'eccessiva diversificazione negli altri comparti. Proseguendo nello sviluppo di tali linee, con la concentrazione Ansaldo possono considerarsi ormai delineati, per quanto concerne il settore termoelettromeccanico e nucleare, le strutture e gli indirizzi di base per la razionalizzazione e specializzazione delle varie unità facenti parte di questo settore e per il loro migliore adeguamento alle esigenze dei programmi energetici nazionali, che peraltro non riescono a concretizzarsi, con gravissimo pregiudizio per l'intera industria nazionale del ramo e per l'economia del Paese nel suo insieme.

Molto complessi e gravi si presentano anche i problemi del settore automobilistico, date le difficoltà di prevedere con ragionevole attendibilità sia la durata della crisi in atto, sia il possibile assetto che il mercato verrà ad assumere nel dopo crisi. In questa situazione, pur seguendo attentamente l'evoluzione della congiuntura per poter cogliere tempestivamente le massime opportunità che il mercato offre e potrà offrire, l'attenzione si concentra in modo particolare sulla problematica interna del gruppo Alfa Romeo, nella ricerca di valide e realistiche soluzioni, specialmente per quanto concerne l'efficienza globale delle aziende.

Relativamente all'Aeritalia, le azioni in corso sul piano esterno tendono essenzialmente: da un lato, alla concretizzazione e definizione dei programmi di at-

tività a medio-lungo termine, sia in campo civile che militare, basati soprattutto, in rapporto alla specifica natura delle attività del settore, su cooperazioni internazionali con altri produttori europei e nordamericani; dall'altro, ad una intensificazione dello sforzo commerciale relativo alle produzioni attuali (F104S, G91Y e T, G222, AM3), per assicurare una adeguata continuità del carico di lavoro che consenta la saldatura con i nuovi programmi. Sul piano interno l'attenzione e l'impegno si concentrano sul completamento dell'opera di razionalizzazione delle strutture aziendali e sul loro adeguamento ai programmi a medio-lungo termine.

Per quanto riguarda le altre aziende, la linea seguita è sostanzialmente orientata alla individuazione di possibili collegamenti produttivi e commerciali, sia fra le aziende stesse, sia con altre del gruppo IRI, sia con gruppi esterni.

Gli investimenti in nuovi impianti effettuati nel 1974 ammontano a 82 miliardi, con una contrazione di 9 miliardi rispetto al precedente esercizio, dovuta al settore automobilistico, che ha praticamente completato gli impegni assunti a tutto il 1973, senza impostare nuovi consistenti programmi, stante la fase di riconsiderazione generale imposta dalla situazione del settore.

Investimenti di rilievo sono stati effettuati nel comparto termoelettromeccanico e nucleare (per un importo pari al 20% del totale), in particolare nello stabilimento di Sampierdarena (già dell'AMN) e negli altri dell'Ansaldo, nell'ambito del programma di ampliamento delle costruzioni di grandi componenti oltre che per l'inserimento di moderni macchinari.

Copyright © 2011 by the Board of Trustees of the University of Illinois

Copyright © 2011 by the Board of Trustees of the University of Illinois



Leonardo Innovation Archives

SOCIETÀ	Azienda prevalente (franchigia)	Partecipazione ad capitale %	Valore contabile unitario (lire)	Valore di bilancio unitario (lire)	Importo a bilancio (lire)
A.C.M. in liq.	1.000,—	100,—	1.000,—	1.000,—	1.000.000
Aerfer	7.500.000,—	100,—	60,—	60,—	450.000.000
Aerimpianti	500.000,—	50,—	1.000,—	1.400,—	700.000.000
Aeritalia	3.750.000,—	50,—	10.000,—	3.333,33	12.500.000.000
Alice in liq.	3.000.000,—	100,—	150,—	10,—	30.000.000
Alfa Romeo	35.897.567,—	50,997	500,—	500,—	17.848.953.500
Alfasud	2.115.000,—	47,—	0,30	0,30	634.500
AMN - I.T.N.	12.650.000,—	63,25	1.000,—	1.000,—	12.650.000.000
Ansaldo S. Giorgio	35.968.124,14	99,99	170,—	170,—	6.119.891.934
Ansaldo S.G.E.	10.000.000,—	33,33	1.000,—	1.000,—	10.000.000.000
-Breda Termomeccanica	900.000,—	100,—	10.000,—	19.481,—	17.532.975.729
C.I.A.	14.800,—	21,23	1.000,—	1.000,—	14.800.000
Citaco	12.000,—	10,—	1.000,—	1.000,—	12.000.000
Cogef	10.000,—	10,667	10.000,—	10.611,—	191.000.000
C.M.I.	3.600.000,—	100,—	450,—	450,—	1.710.000.000
Costr. Elettr. in liq.	2.000.000,—	100,—	185,—	5,—	10.000.000
C.S.M.	3.750,—	2,5	10.000,—	10.000,—	37.500.000
Elaag	735.000,—	49,—	1.000,—	1.000,—	735.000.000
Fag Italiana	2.842.000,—	49,—	1.000,—	1.526,61	3.291.838.100
Fonderie S. G. Prà	750.000,—	50,—	1.000,—	1.000,—	750.000.000
Itagranie	8,—	3,33	5.000.000,—	5.000.000,—	40.000.000
INSE	111.278,—	1,1	413,—	413,—	45.957.814
I.O.R.	500.000,—	100,—	1.000,—	3.000,—	1.500.000.000
Italconaut	1.100,—	3,66	100.000,—	100.000,—	110.000.000
Italeco	200,—	20,—	100.000,—	100.000,—	20.000.000
Italimpianti	750.000,—	25,—	1.000,—	1.006,33	754.749.750
Italsiel	25.600,—	10,24	10.000,—	10.000,—	256.000.000
Italtractor ITM	15.800,—	50,—	10.000,—	73.718,—	1.156.000.000
Italtractor ITS	500.000,—	50,—	1.000,—	1.000,—	500.000.000

SOCIETÀ	Azioni possedute (numeri)	Partecipazione sul capitale %	Valore nominale unitario (lire)	Valore di bilancio unitario (lire)	Importo a bilancio (lire)
Italtel	14.000.000,—	100,—	250,—	100,—	1.400.000.000
Itamar	427.500,—	45,—	10.000,—	1.000,—	427.500.000
Meclim	8.000.000,—	100,—	81	50,—	400.000.000
Merisinter	800.000,—	49,02	100,—	224,50	179.600.000
Nira	24.000,—	50,—	1.000,—	10.000,—	240.000.000
Ocron in liq.	9.999.888,20	99,99	50,—	25,—	249.990.944
O.M.G.	100.000,—	100,—	10.000,—	9.900,33	999.993.297
Oto Melara	1.125.000,—	25,—	1.000,—	1.000,—	1.125.000.000
Pro - Form	45.000,—	22,50	3.750,—	3.750,—	168.750.000
P.M.N.	51.000,—	51,—	1.000,—	1.000,—	51.000.000
Safog	2.500.000,—	100,—	600,—	600,—	1.500.000.000
Salge	20.000,—	40,—	1.000,—	1.000,—	20.000.000
Saimp	2.700.000,—	100,—	550,—	550,—	1.485.000.000
Sciplic in liq. (quote)	500,—	20,—	12.691,—	12.691,50	6.345.750
Selenia	1.852.500,—	24,22	1.000,—	1.475,90	2.734.100.000
Senel in liq. (quote)	8.000,—	18,18	6.364,—	6.363,75	50.910.000
Sisal	6.000,—	30,—	10.000,—	10.000,—	60.000.000
Sigeme	10.000,—	16,67	5.000,—	6.025,—	60.250.000
Sinag	2.500.000,—	50,—	1.000,—	500,—	1.400.000.000
Sispre in liq. (quote)	20.000,—	33,33	1.000,—	1.000,—	20.000.000
Sistel	200.000,—	20,—	10,—	10,—	2.000.000
S.P.O.	5.000,—	3,33	1.000,—	1.000,—	5.000.000
Stab. Meccanici V.M.	1.306.110,—	46,65	1.000,—	1.732,87	2.263.320.000
Tellus in liq.	3.000,—	60,—	1.000,—	1.000,—	3.000.000
WAGI	364.332,—	33,30	1.000,—	1.000,—	364.332.000
Totale					104.055.242.479

LIA

Leonardo Innovation Archives

[illegible]

presidente
 sindaco effettivo
 sindaco effettivo
 sindaco supplente
 sindaco supplente

presidente
membro
membro
membro
membro
segretario

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

【11-2-1925：2004.01.07】

CROCIANI dr. ing. Camillo
BOYER avv. Alberto
ARENA dr. Romolo
BALDINI dr. ing. Riccardo
CESARONI dr. Alberto
DI NARDI dr. prof. Giuseppe
GRASSINI dr. prof. Franco Alfredo
MENZINGER dr. Mario
PERSICO prof. avv. Giovanni
SASSI dr. prof. Salvatore
SERANGELI dr. Aldo
VIEZZOLI dr. Franco
ZANETTI POLZI dr. Armando
MORICANTI dr. Giovanni

COLLEGIO SINDACALE

(19-7-1975 - 30-6-1978)

NARDUZZI dr. prof. Nestore
DI NOLA dr. Fabio
GALANO dr. Raffaele
NARDI dr. Piero
PISTOLESI dr. Luciano

COMITATO ESECUTIVO

自1982年创刊以来, 2022年5月第38卷第5期

CROCIANI dr. ing. Camillo
ARENA dr. Romolo
BALDINI dr. ing. Riccardo
BOYER avv. Alberto
SASSI dr. prof. Salvatore
VIEZZOLI dr. Franco
MORGANTI dr. Giovanni