ruoli e posizioni conseguite anche a fronte di una concorrenza di imprese di dimensioni decisamente maggiori.

- gli *addestratori* - è nota la tradizionale competenza dell'industria italiana in questo segmento, dove *oggi si presenta con prodotti in avanzato corso di realizzazione, e con prospettive di particolare interesse sul mercato* sinergico dei trainers / light combat aircraft. Il completamento dell'investimento per lo sviluppo di tali prodotti e il sostegno al loro lancio assicureranno il mantenimento della presenza sul mercato e il consolidamento di capacità sistemistiche e produttive, consentendo ritorni economici e finanziari di interesse. La auspicata partecipazione del nostro operatore (per tre quarti a capitale privato) ad alleanze internazionali o a forme di razionalizzazione continentale, inevitabili per conseguire la "massa critica", deve essere attentamente riconsiderata - secondo il valido modello del settore elicotteristico – prevenendo il possibile pregiudizio dell'inserimento in logiche ancillari.

- i *motori aeronautici* – l'industria italiana – a capitale privato - ha conseguito una posizione significativa e qualificata sia per dimensione sia per contenuto di know-how e di tecnologie, che le consente di partecipare ai maggiori programmi motoristici americani ed europei, in diversi ruoli quale fornitore di sottosistemi qualificati (come le scatole ingranaggi di potenza dove è leader con il 50% del mercato mondiale), integratore di sistemi complessi (come il motore del Typhoon), fornitore di "service" integrato. I risultati conseguiti sono il "dividendo" di una chiara linea strategica di lungo periodo che è stata attuata con un sforzo costante di innovazione. E'indispensabile mantenere la continuità del presidio della fascia superiore della "frontiera tecnologica" per conservare/incrementare il nostro peso e responsabilità nei nuovi programmi.

- lo *spazio* - è questo uno dei non molti settori di valenza strategica dove l'Italia gioca un ruolo primario e di forte visibilità internazionale anche come "prime contractor" in alleanze internazionali. Il ruolo di punta che l'industria nazionale svolge in vari campi (dalla Stazione Spaziale Internazionale alla Navigazione Satellitare, all'Osservazione, alle Comunicazioni multimediali ai Lanciatori di media capacità) costituisce il risultato di un sistematico impegno di investimento istituzionale - non zavorrato da cosmogonie sulla concorrenza - che ha aperto prospettive di successo anche nel campo commerciale, dove sono stati acquisiti posizioni significative che è doveroso consolidare ed ampliare.

- i *sistemi di gestione del Traffico Aereo (ATM)* - l'Italia rimane uno dei produttori di riferimento del tradizionale mercato ATC mondiale con sistemi aggiornati anche ad uso duale. E' vitale conservare al Paese la gestione di aree di ricerca & sviluppo che, inoltre, interagiscono con il mondo universitario creando le nuove leve di validi

tecnici di settore. In prospettiva, l'evoluzione di quest'area – come di quella spaziale con la quale vieppiù è chiamata ad interagire - porterà, purché preservata da logiche liquidatorie di tipo finanziario, ad una crescente importanza proprio della dimensione spaziale, che vede l'Italia impegnata nell'ambito del *programma europeo di navigazione satellitare Galileo*.

In tale quadro *fondamentale resta il ruolo pubblico*: un modello interessante è quello della "politica tecnologica" utilizzata dagli Stati Uniti, che hanno adottato schemi di intervento – applicazioni orizzontali e duali, dimostratori di tecnologie - che hanno consentito all'industria per la difesa di diventare elemento trainante e diffusivo dell'avanzamento tecnologico anche in campo civile. Di particolare interesse sono risultati gli investimenti effettuati per promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie dual-use nel campo dei materiali avanzati, dei sistemi di precisione, delle comunicazioni, dell'osservazione e di tutte le attività che ruotano nell'ambito della multimedialità.

La realizzazione di una politica di sviluppo delle tecnologie – nell'ambito come detto di una strategia di focalizzazione – è altresì necessaria per assicurare che ***l'inserimento delle industrie italiane in partnership internazionali*** possa attuarsi nel ***pieno rispetto della salvaguardia delle capacità industriali nazionali.***
Infatti, se da in lato sembra ineluttabile che l'industria italiana completi anche se con ritardo il lungo processo di avvicinamento e successiva integrazione nelle nuove realtà transnazionali europee, ***occorre tenere fermi alcuni punti****:*

I. l'ingresso deve avvenire *assicurando* alle componenti industriali italiane la *tutela del controllo di aree pregiate nella progettazione e produzione con mantenimento nel Paese di nuclei decisionali*. Esiste l'esempio negativo di almeno quattro Paesi che in operazioni di fusioni europee hanno in concreto svenduto proprie industrie con la perdita del controllo e dell'autonomia gestionale;

II. la partecipazione alle joint-venture strategiche deve essere realizzata adottando tutte le misure necessarie per *assicurare che* nelle fasi avverse di ciclo economico (come l'attuale) e nelle operazioni di razionalizzazione *non* siano *riversati sul partner italiano in modo squilibrato gli effetti negativi* con interventi sulle risorse pregiate e sulle tecnologie e processi industriali, che non sarebbero recuperabili nel proseguo;

III. *non* devono essere ricercate *formali pariteticità* di partecipazione (oltre i limiti dei rispettivi pesi specifici industriali) *ricorrendo a compensazioni puramente finanziarie fuori dell'Italia* che con paradosso solo apparente minerebbero la posizione del partner industrialmente minoritario già nel breve termine.

IV. *La* struttura industriale di supporto (particolarmente nella componentistica ma anche per le delicate attività di manutenzione e revisione) deve essere incentivata (con iniziative di supporto che trasferiscano nel nostro ordinamento il collaudato sistema francese della Financière de Brienne) in modo da giungere a strutture integrate quali i consorzi ovvero i più elastici distretti industriali.

oooo

Allegato A

Si riporta la composizione del Comitato quale risulta dal D.M. *del 13 marzo 2001* che provvede al rinnovo per il triennio 2001-2003.

1. il *Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato (ora delle Attività Produttive)* od un sottosegretario da lui delegato, in qualità di PRESIDENTE;

2. in qualità di rappresentanti del *Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato (ora delle Attività Produttive)*: il Dott. Gennaro VISCONTI, come membro effettivo ed il Dott. Giuseppe SAGONE, come membro supplente;

3. in qualità di rappresentanti del *Ministero degli Affari Esteri*: il Ministro Plenipotenziario Elisabetta KELESCIAN come membro effettivo ed il Consigliere d'Ambasciata Angelo LA MARTE, come membro supplente;

4. in qualità di rappresentanti del *Ministero della Difesa*: l'Ammiraglio Isp.(AN) Mario BARTOLI, come membro effettivo ed il Colonnello (GAri) Ottaviano SPEDICATO, come membro supplente;

5. in qualità di rappresentanti del *Ministero del Commercio con l'Estero (ora confluito nel Ministero delle Attività Produttive):* il Dott. Claudio BORGHESE, come membro effettivo e la Sig.ra Roberta CAMPRINCOLI, come membro supplente;

6. in qualità di rappresentanti del *Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica (ora Ministero dell'Economia e delle Finanze):* il Dott. Nicola MASI, come membro effettivo ed il Dott. Alessandro GATTUCCIO, come membro supplente;

7. in qualità di rappresentanti del *Ministero della Ricerca Scientifica e Tecnologica (ora Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca)* : il Dott. Giuseppe COSSARI come membro effettivo ed il Dott. Luciano LUCCHETTI, come membro supplente;

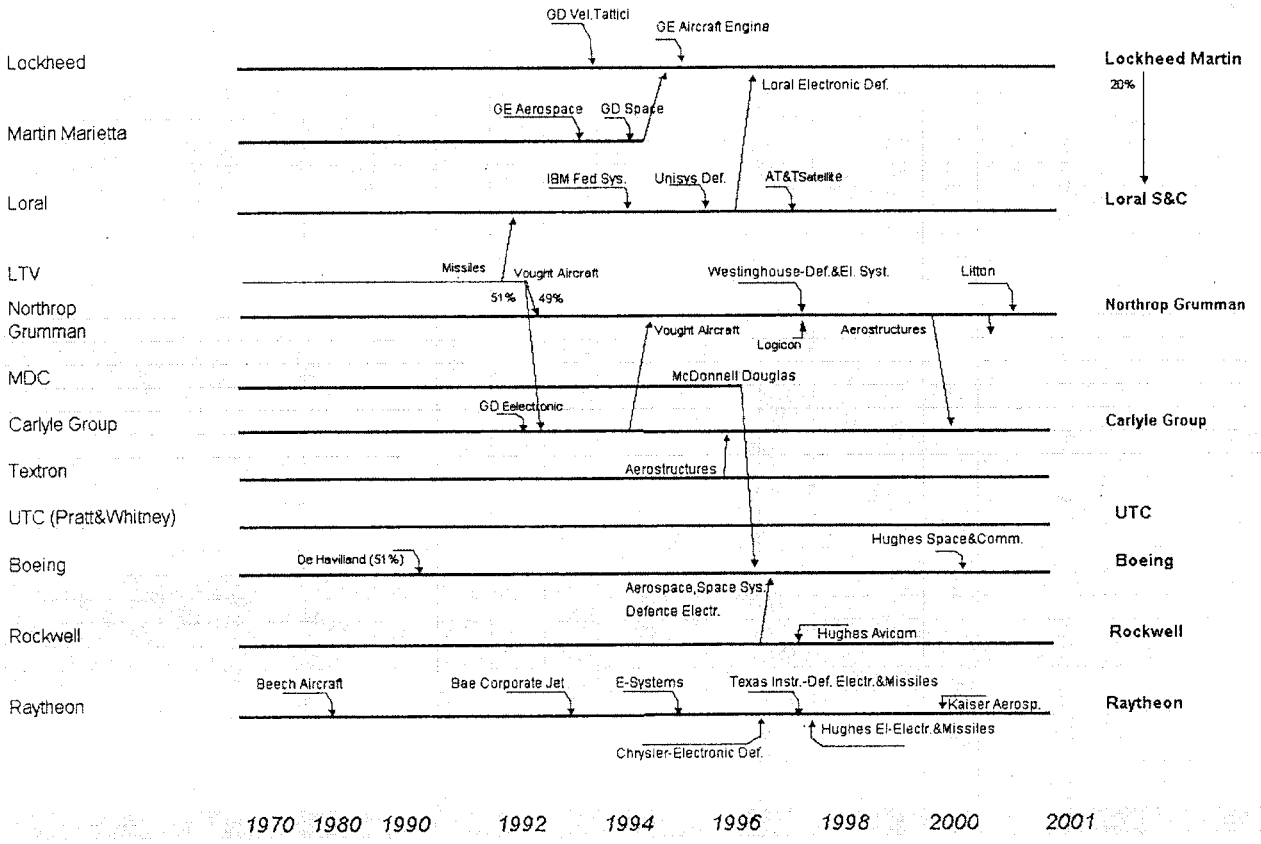
in qualità di esperti :

1. Prof. Luciano DE SOCIO, Ordinario di Aerodinamica degli Aeromobili della Facoltà di Ingegneria all'Università "La Sapienza" di Roma;

2. Prof. Franco PERSIANI, Ordinario di Costruzioni Aerodinamiche della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna;

3. Prof. Attilio SALVETTI, Ordinario di Costruzioni Aeronautiche della Facoltà di Ingegneria dell'Università "Normale" di Pisa.

Allegato B


Lockheed
Martin Marietta
Loral
LTV
Northrop Grumman
MDC
Carlyle Group
Textron
UTC (Pratt&Whitney)
Boeing
Rockwell
Raytheon
GD Vel.Tattici
GE Aircraft Engine
Loral Electronic Def.
GE Aerospace
GD Space
IBM Fed Sys.
Unisys Def.
AT&TSatellite
Missiles
Vought Aircraft
51%
49%
Westinghouse-Def.&El. Syst.
Litton
Vought Aircraft
Logicon
Aerostructures
McDonnell Douglas
GD Electronic
Aerostructures
Hughes Space&Comm.
De Havilland (51%)
Aerospace,Space Sys.
Defence Electr.
Hughes Avicom
Beech Aircraft
Bae Corporate Jet
E-Systems
Texas Instr.-Def. Electr.&Missiles
Kaiser Aerosp.
Hughes El-Electr.&Missiles
Chrysler-Electronic Def.
Lockheed Martin
20%
Loral S&C
Northrop Grumman
Carlyle Group
UTC
Boeing
Rockwell
Raytheon
1970 1980 1990 1992 1994 1996 1998 2000 2001

Allegato C

Consolidation process in the European Aerospace Industry

