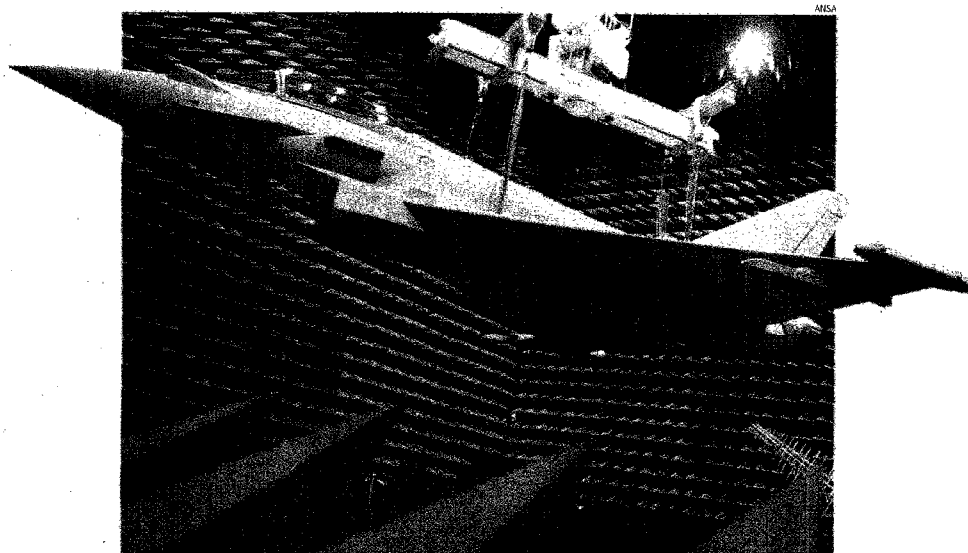


Storia economica

E Finmeccanica spiccò il volo

Dalla nascita nel 1948 all'internazionalizzazione e allo spazio. Uno studio di Vera Zamagni sull'associazione che ha rappresentato un quarto dell'industria meccanica italiana, dalla Stet alla Breda



Innovazioni spaziali. Alenia, la camera Anecoica del Centro di prove a terra di Torino

di **Valerio Castronovo**

Se l'industria italiana è giunta negli ultimi tempi ad acquisire una posizione di rilievo nel comparto delle tecnologie avanzate, lo deve anche, per i risultati significativi conseguiti su più di un versante della ricerca e della produzione, a un'impresa come **Finmeccanica**. E dire che, all'indomani dell'eclissi dal 1992 dell'Iri, ben pochi avrebbero immaginato che questa finanziaria di settore dell'Istituto di via Veneto, passata sotto il controllo del Tesoro e poi in parte privatizzata, avrebbe innestato lungo la strada una marcia così alta da competere con successo a livello internazionale in una gamma di attività di carattere strategico come quelle dell'elettronica, dell'aerospaziale e dei sistemi integrati

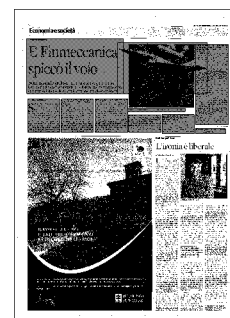
per la difesa e la sicurezza.

C'era tuttavia più di un motivo per dubitare, dopo l'uscita di **Finmeccanica** dall'Iri, che essa potesse mai ambire a un traguardo del genere, sebbene si fossero delineati al volgere degli anni Ottanta alcuni promettenti segnali di sviluppo in questa direzione. Il fatto è che le vicende di **Finmeccanica** erano state in passato talmente complesse e tormentate da suscitare l'impressione che si trattasse di una nave in cerca di volta in volta di una rotta precisa e di una propria specifica identità.

A ricostruire l'itinerario di **Finmeccanica**, a partire dalla sua istituzione nel marzo 1948, e a spiegare le cause e le circostanze che l'hanno reso per quattro decenni così accidentato e tortuoso, anche se intervallato talora da alcune impor-

tanti iniziative e realizzazioni, ha provveduto ora Vera Zamagni in base a una ricognizione altrettanto puntuale che sorretta da un'ampia documentazione di prima mano.

In pratica, gran parte delle vicissitudini che hanno segnato l'esistenza di **Finmeccanica** vanno addebitate in pri-



mo luogo a quello che inizialmente si pensava dovesse costituire invece il suo principale elemento di forza e di consistenza, ossia alla concentrazione sotto le sue insegne di un buon quarto dell'industria meccanica italiana, anche in quanto comprendeva pure il grosso delle costruzioni navali e la produzione di armi.

Senonché, questo vasto patrimonio di attività affidatole dall'Iri si rivelò fin da subito, e poi in termini sempre più accentuati, una sorta di "tallone di Achille" di **Finmeccanica**. Si trattava infatti di una congerie di aziende di ogni specie, con differenti tradizioni e culture d'impresa, e in più oberate quasi tutte da un'eccedenza di personale, che era perciò difficile coordinare e gestire con criteri omogenei e in funzione di una strategia univoca.

È vero che i dirigenti del Gruppo commisero talora alcuni errori di valutazione; ma in complesso fecero del loro meglio per pilotarlo in modo da valorizzare determinate esperienze e sinergie, e da neutralizzare le ingerenze più pesanti dei partiti di governo.

D'altra parte, dopo il passaggio dal 1959 alla Fincantieri delle costruzioni navali che ricoprivano un ruolo centrale nell'ambito di **Finmeccanica**, il settore automobilistico (con l'Alfasud) e quello termoelettrico nucleare (con l'Ansaldo), su cui si era puntato con crescenti investimenti, rimasero vittime di due micidiali "incidenti di percorso": il primo, a causa della grave e prolungata crisi petrolifera degli anni Settanta e poi della fallimentare joint venture con la Nissan; il secondo, in seguito all'esito del referendum del 1987 che cancellò di colpo un decennio e più di preziose esperienze progettuali e bloccò anche la costruzione di centrali convenzionali.

Da allora la strada per un rilancio di **Finmeccanica** passò, dapprima, attraverso il recupero dalla Stet dell'elettronica e la sua saldatura con l'aerospaziale, e avvenne poi, dall'inizio del 2000, in capo a una radicale ristrutturazione del Gruppo e la sua crescente internazionalizzazione (al punto che il fatturato sui mercati esteri sarebbe giunto a oltrepassare i due terzi di quello totale).

Insomma, grazie alla formazione e implementazione di un proprio *core business*, quello che per tanti anni sembrava un apparecchio pronto di tutto punto per decollare (grazie a certe sue intrinseche attitudini e competenze), ma che per una ragione o per l'altra era rimasto per tanto tempo bloccato in pista, aveva infine spiccato il volo.

● Vera Zamagni, «**Finmeccanica**», il Mulino, Bologna, pagg. 386, € 28,00.