

Inchiesta

LE CHIAVI DELLA MANIFATTURA/15



Il confronto

Secondo le analisi di Intesa Sanpaolo la filiera sta registrando risultati migliori della manifattura nel suo complesso

L'aerospazio resiste agli urti della crisi

La subfornitura italiana è riuscita a compiere il salto di qualità, anche acquisendo commesse all'estero

Paolo Bricco
MILANO

La meccatronica nel corridoio tecno-industriale del Nord-Ovest che collega Torino, Novara e Varese. I nuovi materiali al Sud: a Napoli e in Puglia, fra Brindisi, Taranto e Foggia. L'elettronica e la sistemistica a Roma. Una serie di piccole e medie imprese che rappresentano alcune delle punte più avanzate dell'advanced manufacturing del nostro Paese. Tutte intorno a grandi gruppi come Finmeccanica, Avio, Thales e Utc-Microtecnica. Con, appunto, una serie di specializzazioni territoriali che, alla fine, compone un mosaico dotato di una sua razionalità.

Il sistema industriale italiano dell'aeronautica e dell'aerospazio - fra big player e subfornitura high tech - è tutt'altro che andato fuori pista. Le incognite che ha dovuto affrontare sono state due. La prima, di lungo periodo, è coincisa - venticinque anni fa - con la caduta del Muro di Berlino, che ha modificato gli assetti internazionali di un mercato in cui la geopolitica conta moltissimo. La seconda incognita si è verificata con la recessione avviata nel 2008. In entrambi i casi, le cose potevano andare peggio. Molto peggio. E, invece, in questo comparto, che resta uno degli elementi essenziali del nostro tessuto produttivo anche per la dialettica instauratasi fra grandi e piccole e medie realtà, è stato trovato un punto di equilibrio.

e hanno compiuto una serie di upgrading qualitativi. Nel nostro Paese, in linea generale ha funzionato il meccanismo di spillover fra i grandi gruppi come Finmeccanica e i medi e piccoli fornitori: il travaso di competenze e tecnologie c'è stato». Aggiunge Rolfo, che con Giovanni Zanetti ha curato un rapporto sulle filiere internazionali e sull'evoluzione della grande impresa commissionato dalla Fondazione Ansaldo, in cui l'aerospazio e l'aeronautica hanno non poca parte: «Dato che la dimensione delle filiere si è ormai internazionalizzata, negli ultimi anni la subfornitura italiana di questo segmento è riuscita a compiere il salto di qualità, la-

IL PESO DELLA GEOPOLITICA

Con la caduta del muro di Berlino ha preso il via un processo di consolidamento del settore in tutti i Paesi occidentali

L'EVOLUZIONE

Le catene del valore si sono internazionalizzate: nel 2001 le esportazioni erano pari a 4 miliardi di euro, nel 2014 hanno raggiunto i 5,5 miliardi

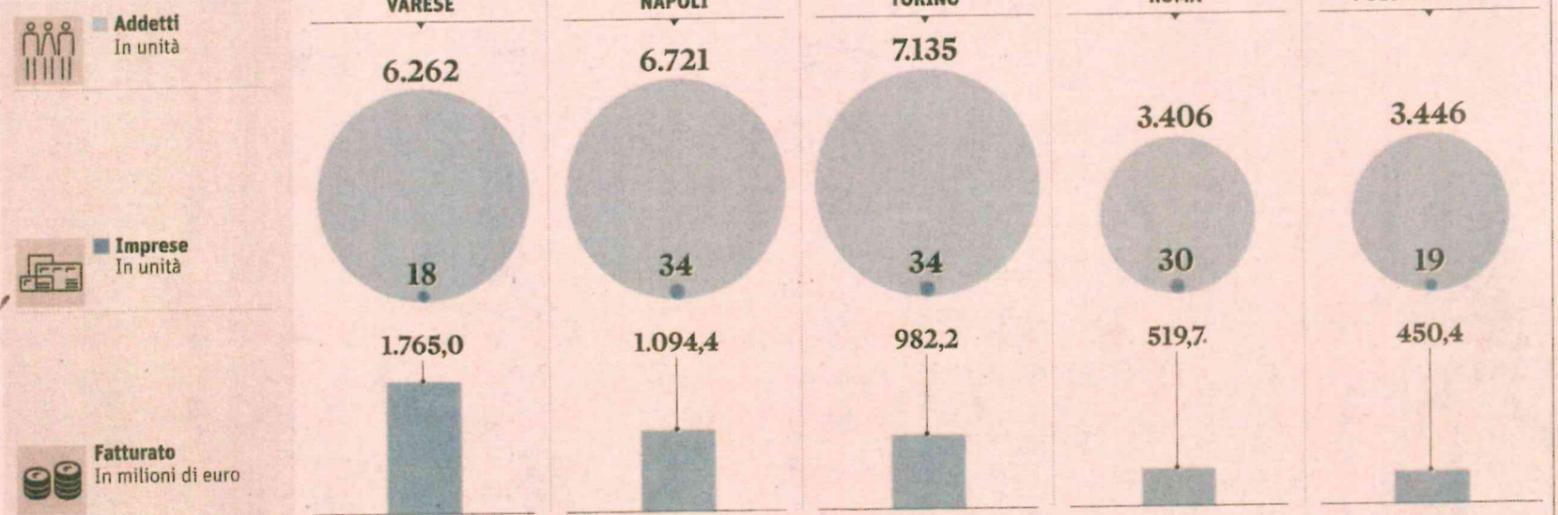
vorando soprattutto per i grandi gruppi di stanza nel nostro Paese, ma anche andando a prendere commesse direttamente all'estero».

manfatturiero sono calati dello 0,4%, mentre quelli di questo comparto sono scesi del 6,3 per cento. Si tratta però di un effetto statistico collegato al problema della ciclicità delle commesse e del breve respiro del periodo considerato. In realtà, nel pieno di una recessione così dura, il comparto sta mostrando una maggiore resilienza dell'economia reale italiana nel suo complesso».

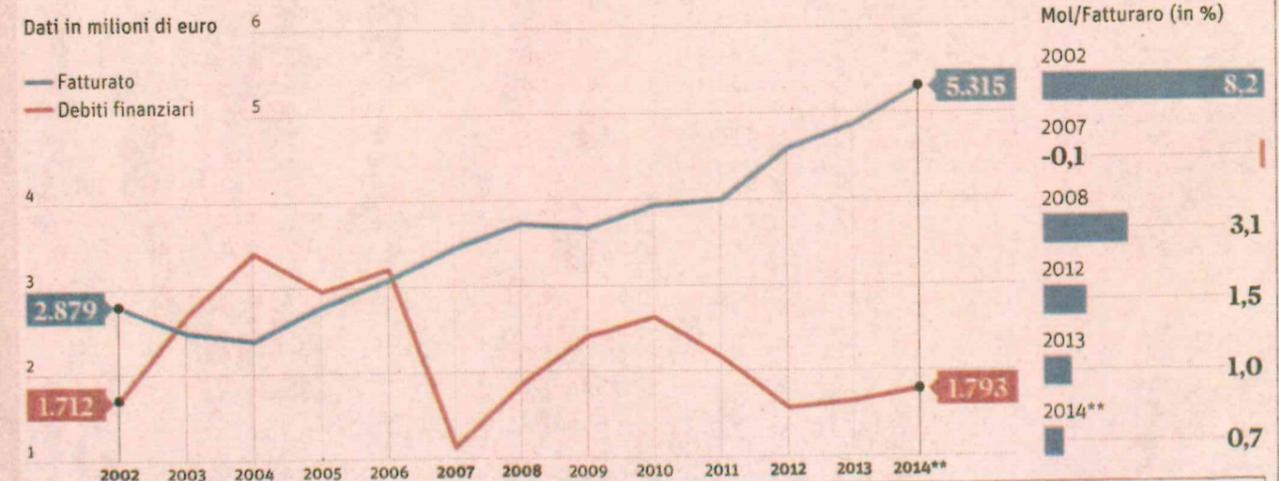
Un indicatore grossolano ma efficace come il fatturato aggregato evidenzia la buona salute di questa parte essenziale del nostro capitalismo manifatturiero. Uno studio del Cerved sui bilanci di 183 società di capitale con questa specializzazione, condotto su richiesta del Sole 24 Ore, mostra il fatturato aggregato salire dai 3,7 miliardi di euro del 2008 e del 2009 ai 3,9 miliardi del 2010, dai 4 miliardi del 2011 ai 4,6 miliardi del 2012, dai 4,9 miliardi del 2013 ai 5,3 miliardi del 2014: in sei anni, la crescita cumulata è stata pari al 43 per cento. Lo stesso andamento virtuoso, su un campione più ridotto ma strategicamente altrettanto essenziale quale è il Quarto Capitalismo, è riscontrabile nell'analisi effettuata - su richiesta del Sole 24 Ore - dall'ufficio studi di Mediobanca: in questo caso, fra 2008 e 2012, il fatturato netto aggregato è risultato compreso fra i 245 e i 350 milioni di euro, il valore aggiunto fra i 90 e i 130 milioni di euro e il Roi (ritorno sugli investimenti) fra il

Il settore aeronautico in Italia

I PRINCIPALI POLI AERONAUTICI ITALIANI
Dati della filiera aeronautica 2014



PRINCIPALI INDICATORI DI BILANCIO DELLE IMPRESE CHE OPERANO NEL SETTORE AEROSPAZIALE



trovato un punto di equilibrio. «Con la caduta del Muro di Berlino - riflette Secondo Rolfo, direttore dell'Icres-Cnr - ha preso il via un consolidamento dell'industria aeronautica e aerospaziale in tutti i Paesi occidentali. È cambiata la fisionomia della domanda pubblica, militare e aerospaziale, ma è anche mutata quella della domanda privata, ossia l'aviazione civile. E i sistemi industriali nazionali si sono riorganizzati. Rispetto alla Francia e alla Germania, che hanno una dimensione di scala e una centralità strategica comunque maggiori rispetto alle nostre, l'Italia è partita con un leggero ritardo. Ma, in questi vent'anni, la rimodulazione imperniata su Finmeccanica ha funzionato». Non a caso, se nel 2001 le esportazioni erano pari a 4 miliardi di euro, nel 2014 hanno raggiunto i 5,5 miliardi di euro. Afferma Sergio Parazzini, docente di Economia industriale all'Università Cattolica di Piacenza e Cremona, autore della voce "Aeronautica" nella prossima edizione della Enciclopedia Treccani: «Le catene del valore si sono internazionalizzate

mente all'estero».

C'è anche questo salto evolutivo nei buoni risultati di un comparto che sta attraversando senza troppi sconquassi la recessione innescatasi nel 2008. Non a caso, secondo l'ufficio studi di Intesa Sanpaolo, il settore sta facendo meglio della manifattura nel suo complesso. Nel 2012, il fatturato dell'industria manifatturiera ha registrato, a prezzi correnti, un incremento dello 0,6%. L'aerospazio-aeronautica ha messo a segno un +2,7 per cento. Nel 2013 l'industria italiana è calata, nei ricavi consolidati, del 3,1%. Questo settore è salito dell'1,4 per cento. Nel 2014 il sistema produttivo ha visto di nuovo il suo fatturato aggregato salire del 2,7 per cento? Nello stesso anno, i ricavi dell'aeronautica-aerospazio sono aumentati del 7,4 per cento. Peraltro, sempre nel 2014, la produzione industriale di questo segmento è cresciuta del 9,9 per cento. «Nel primo trimestre di quest'anno - nota Fabrizio Guelpa, responsabile del servizio Industry and Banking Research dell'ufficio studi di Intesa Sanpaolo - i ricavi del

comparto sono saliti del 9 e il 13 per cento, mentre il Mol (margine operativo lordo) si è aggirato costantemente al di sopra del 10 per cento. «Il mercato - nota a questo proposito Giampaolo Vitali, segretario del Gruppo Economisti di Impresa - è strutturalmente condizionato dalla ciclicità delle commesse, pubbliche e private. Questo vale in particolare per la subfornitura. Sarà interessante verificare se, nei prossimi anni, le medie imprese della filiera italiana dell'aeronautica e dell'aerospazio riusciranno a cogliere le opportunità delle nuove nicchie, rappresentate per esempio dai droni. Le miniaturizzazioni tecnologiche e funzionali necessarie per questi ultimi sembrerebbero infatti coerenti con il profilo, fra l'industriale e l'artigianale, che resta una delle caratteristiche salienti, e vincenti, delle nostre imprese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quindicesima puntata di una serie
Le precedenti puntate sono state pubblicate sul Sole 24 Ore del: 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27 e 31 agosto

(*) Il polo pugliese comprende le province di Brindisi, Foggia e Taranto; (**) Stime

Nord-Ovest. Nella regione il comparto vale quasi due miliardi di fatturato e 10mila dipendenti

Il Piemonte punta sulle produzioni militari



Filomena Greco
PIEMONTE

Da qualche mese hanno costituito Aencom, un cluster per lo sviluppo delle soluzioni integrate nel settore dell'aerospazio. Si tratta di 13 Pmi - tutte piemontesi tranne una, toscana -, hanno debuttato a Le Bourget e realizzeranno per Avio Aero un dimostratore tecnologico - chiavi in mano - per testare un nuovo tipo di turbine. Esempi di sinergie tra grandi imprese e pmi targati Piemonte. Regione dove l'aerospazio vale quasi due miliardi di fatturato e oltre 10mila dipendenti, con cinque grandi realtà industriali che fan-

no da traino (Finmeccanica con Alenia Aermacchi e Selex Es, General Electric con Avio Aero, la ex Fiat Avio di Rivalta, Thales Alenia Space e il polo UTC-PPS) e più di 400 Pmi.

«Gli outlook positivi dei grandi gruppi internazionali, da Airbus a Boeing - spiega Andrea Romiti, ad di Apr e referente per il cluster Aencom - dimostrano che il comparto, soprattutto il civile, è in ascesa e questo moltiplica le occasioni di business per i player». Una realtà economica, quella piemontese, che gioca un ruolo in una serie di partite rilevanti per l'economia nazionale. A più livelli. A cominciare dal futuro delle produzioni in ambito militare, dove si dovrà lavorare ad un programma in grado di sostituire in futuro l'Eurofighter e le lavorazioni in capo agli stabi-

limenti Alenia Aermacchi di Caselle. Fino alla corsa per lo spazio che vede in prima linea Thales Alenia Space, per arrivare all'aviazione civile, con la centralità di Avio Aero nel programma per il futuro motore GE9X, progettato per il Boeing 777X e la scommessa della progettazione 3D tutta concentrata nello stabilimento produttivo di Cameri. Senza dimenticare la "battaglia" per la fornitura delle future turbine per le nuove navi messe in "cantiere" dalla Mari-

LE PROSPETTIVE

Anche Ge potrebbe portare ulteriore linfa al distretto, grazie al progetto per sviluppare un nuovo motore a turboelica per aerei

na militare italiana, che vede contrapposte Ge, tramite appunto Avio Aero, e Rolls Royce.

Proprio gli sviluppi delle lavorazioni sui motori in casa Ge potrebbero portare nuova linfa per il distretto piemontese grazie al progetto di sviluppare un nuovo motore a turboelica per aerei, da realizzare completamente in Italia. I contatti sono in corso, l'Italia è in corsa per aggiudicarsi l'investimento, quantificato in 400-500 milioni dall'ad di Avio Aero Riccardo Procacci, sarebbero decisivi fondi ad hoc messi a disposizione, sul modello di quanto fatto, ad esempio, nell'automotive con la Lamborghini. Visto dal Piemonte, poi, il riassetto in corso sulle aziende del Gruppo Finmeccanica preoccupa, a sentire i sindacati. E ancor più

preoccupa la mancanza di una nuova progettazione che potrà rimpiazzare, nei prossimi anni, tanto le produzioni per Efa quanto quelle per il C27J, il velivolo militare da trasporto le cui lavorazioni sono state trasferite da Capodichino allo stabilimento di Caselle.

«Sulla produzione nel polo Alenia Aermacchi di Caselle - sottolinea Claudio Gonzato, che segue per la Fiom di Torino il settore aerospaziale - abbiamo "visibilità" fino al primo trimestre 2017 mentre sulla progettazione non superiamo il 2016. Senza nuove commesse l'autunno prossimo sarà un periodo molto difficile». Il nuovo orizzonte potrebbe essere rappresentato per il consorzio europeo - Italia, Francia e Germania - dal velivolo senza pilota Male 2020. Una partita tutta da giocare, con gli stabilimenti Alenia Aermacchi in prima linea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA