

RELAZIONE SULLO STATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA NEL 2006

I. RISULTATI E PROSPETTIVE DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA

A. Un'industria ancora propulsa dalla domanda della Difesa

L'Italia ha una consolidata e qualificata presenza nel comparto dell'industria aerospaziale, con competenze qualificate in specifici segmenti e una connotazione internazionale. La presenza in tale comparto ha un significato qualitativo di particolare rilevanza per la notevole capacità dello stesso di generare innovazione tecnologica e gli effetti di traino per altri settori dell'economia.

Tuttavia la sua dimensione (un giro di affari di 7,8 miliardi di euro con 39.000 addetti) e il suo peso specifico restano modesti a livello del settore mondiale (3% dell'industria aerospaziale globale) e anche a livello di sistema economico nazionale (1% del comparto industriale), nonostante la sua rilevanza per le ricadute tecnologiche e il positivo contributo alla bilancia commerciale.

In conseguenza delle contenute dimensioni del comparto, non risulta praticabile una netta connotazione tra settore industriale civile e settore industriale militare. Differentemente da altri Paesi dove ciò è possibile (ad esempio, senza citare gli USA, si ricorda che la Francia possiede una componente industriale per il mercato civile quale Airbus nettamente distinta dalla componente militare come Dassault), in Italia nella stessa azienda convivono tipologie diverse di business. Il conseguimento di una massa critica in grado di giustificare una separazione netta tra il settore civile e militare non risulta un obiettivo realistico per l'Italia, in quanto necessiterebbe di una dimensione di investimenti per soddisfare le esigenze della Sicurezza Nazionale perlomeno simile a quella dei citati Paesi, ma che in prospettiva non appare realizzabile.

In tale situazione ben si comprende che buona parte della ricerca e dello sviluppo di base, necessari per costituire il prezioso nucleo del patrimonio di tecnologie prioritarie viene attivato di concerto con la Difesa e spesso su iniziativa di questa.

In effetti, data la tipica concentrazione di capacità tecnologiche in sistemi integrati di concezione militare, è dietro la spinta delle esigenze della sicurezza che si genera largamente la domanda di avanzamenti

Anche se permane una distinzione tra tecnologie specificamente funzionali alle esigenze di Difesa e Sicurezza dello Stato, espressamente di origine militare per il livello di sensibilità, il livello di confidenzialità, la proprietà dei diritti intellettuali, le prestazioni estreme, unitamente alla gestione di sistemi integrati (es. i sistemi di sistemi net-centric), e le tecnologie per applicazioni militari, si può osservare che il tradizionale ruolo di "driver" del settore militare che ha consentito il grande sviluppo mondiale dell'aviazione commerciale, ha avuto continuità negli anni più recenti nei quali si assiste a una crescente tendenza ad utilizzare l'esperienza tecnologica

acquisita nel militare per realizzare nuove tecnologie volte al soddisfacimento delle necessità delle aerolinee, quali la riduzione dell'impatto ambientale con tecnologie "green", il miglioramento della "safety" e del comfort, riduzioni di costo con innovativi processi progettuali e manutentivi.

B. Conclusa la fase di consolidamento l'industria aeronautica si avvia al rilancio.

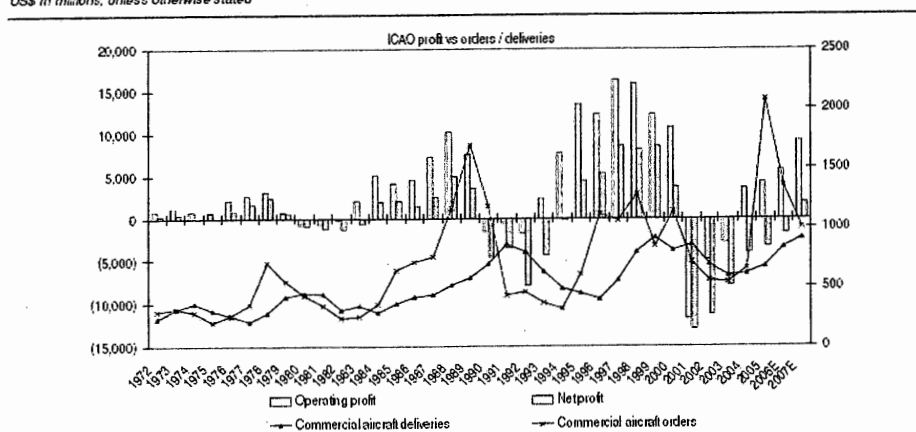
L'andamento della prima metà di questo decennio è stato caratterizzato dalla concomitanza di una staticità nelle allocazioni ai bilanci Difesa e di una regressione del traffico aereo civile.

BILANCI DIFESA MLD € - RAPPORTO VS. PIL

	ITALIA		FRANCIA		GRAN BRETAGNA		GERMANIA	
		%		%		%		%
2002	13,67	1,08	25,87	1,67	51,28	3,05	25,3	1,18
2003	13,80	1,06	27,43	1,72	53,65	3,32	25,5	1,18
2004	13,26	0,95	29,05	1,75	44,40	2,54	25,6	1,16
2005	13,64	0,96	28,86	1,68	44,55	2,48	24,7	1,10
2006	12,11	0,82	30,46	1,70	46,92	2,48	24,2	1,05

Fonti: bilanci difesa, Eurostat

Figure 114: Commercial aircraft orders and deliveries compared with US airline profits
US\$ in millions, unless otherwise stated



Source: ICAO

L'industria italiana, quando ha dovuto affrontare tale situazione, aveva in corso e già parzialmente attuato un processo di razionalizzazione e consolidamento della sua articolazione strutturale e dello schema operativo, così come più in generale l'intera industria europea.

Prendendo a riferimento l'attivismo del Governo statunitense che aveva concluso in anticipo e con rapidità già nel secolo scorso il riassetto della propria industria aerospaziale, i Governi dei principali Paesi europei, hanno realizzato e supportato a cavallo del secolo grandi operazioni di concentrazione e fusione di aziende nazionali (British Aerospace nel Regno Unito, EADS tra Francia, Germania e Spagna).

Se l'obiettivo economico era la razionalizzazione industriale per recuperare competitività, l'obiettivo strategico era e rimane il controllo degli assetti industriali del continente, tramite la creazione di campioni nazionali o europei, parallelamente a tentativi di guidare le politiche europee del settore. Questo processo in Francia è rimasto incompiuto per la mancata ricomposizione dell'Industria francese, l'unica a restare frammentata, mentre permangono inalterati e divergenti gli interessi nazionali. Recentemente però la Francia si è impegnata anche nella creazione di campioni nazionali a livello di filiera di sottosistemi.

Il comparto industriale italiano, pienamente inserito nella fase di concentrazione e razionalizzazione internazionale, ha realizzato una profonda ricomposizione imperniata su Finmeccanica che ne possiede circa l'85%. Completata (2002) una prima fase di razionalizzazione e consolidamento delle realtà produttive nazionali, la Finmeccanica si è successivamente impegnata in una fase di internazionalizzazione (anche per la limitata dimensione del mercato aeronautico e difesa domestico) con alleanze internazionali.

Di particolare rilevanza le operazioni svolte in Gran Bretagna (acquisizione del 100% di AgustaWestland, accordo con BAESystems nell'elettronica per la difesa con la costituzione di tre nuove società: Selex Communications, Selex Sistemi Integrati e Selex Sensors & Airborne Systems). Conseguentemente il Regno Unito è diventato per Finmeccanica il secondo mercato domestico con oltre 9.000 addetti operanti in territorio britannico e generazione sul mercato britannico di oltre il 25% dei ricavi Finmeccanica in aerospazio, difesa e sicurezza.

Ulteriori operazioni di Finmeccanica hanno riguardato: l'acquisizione di Datamat con rifocalizzazione di Elsag nel settore difesa e sicurezza; l'acquisizione di Space Alliance con Alcatel per la creazione delle joint ventures non paritetiche Alcatel Alenia Space (33%) e Telespazio (67%); l'entrata nel mercato USA con investimenti in insediamenti produttivi, joint ventures con "prime contractors" statunitensi e coinvolgimento di numerose PMI locali nei programmi da questa condotti. In particolare, negli USA sono state consolidate delle collaborazioni con L3 Integrated Systems e Boeing per la fornitura del C27J, con Lockheed Martin e Northrop Grumman per lo sviluppo del JSF, con Boeing per la produzione del B787, con Bell per la realizzazione del Convertiplano (BA609).

Questa strategia consente al gruppo nazionale, con ricadute dirette sulle PMI subfornitrici italiane, di assumere un ruolo non più di fornitore ma di partner, massimizzando i ritorni e partecipare più efficacemente al trasferimento tecnologico.

QUADRO SINOTTICO ATTIVITA' AEROSPAZIALI

MACRO-AREE	AZIENDE	PRINCIPALI PROGRAMMI
Sistemi aeronautici	Alenia Aeronautica, AleniaAermacchi, AleniaAeronavali, AgustaWestland, Piaggio Aero Industries	Velivoli Eurofighter, C27J, M346, ATR, P180 aerostrutture per Airbus e Boeing UAV Neuron, Sky-X, MALE Elicotteri EH101, NH90, Future Lynx, A109, A119, A129, AW139, AB412, AW149 Convertiplano BA-609
Sistemi elettronici	Selex Sistemi Integrati, Selex Communications, Selex Sensors & Airborne Systems, ElsagDatamat, Elettronica	Sistemi avionici (radar Grifo, Captor, Seaspray) Sistemi elettro-ottici (FLIR, Pirate) Sistemi di comunicazione (TETRA) Sistemi di missione (Mission Core Systems) Sistemi di guerra elettronica Sistemi Homeland Protection (NCW, sensori, C4) Sistemi controllo navigazione (VTMS) Sistemi difesa aerea (RAT31DL/S) Sistemi controllo traffico aereo (ATC-ATM)
Sistemi spaziali e servizi	Thales Alenia Space, Telespazio	Satelliti Cosmo SkyMed, SICRAL, Galileo Stazioni di terra Moduli Stazione Spaziale Lanciatore Vega
Sistemi missilistici	MBDA	FSAF, Meteor, PAAMS, Teseo, Storm Shadow
Motori	Avio, Piaggio Aero Industries	Trasmissioni comando e di potenza Turbine a bassa pressione Sistemi di propulsione Propulsione spaziale a solido e turbopompe
Equipaggiamenti	Umbra Cuscinetti, OMA Nord, Vitrociset, Sirio Panel, Mictotecnica, SICAMB, Magnaghi, Secondo Mona, SKF Industries	Sottosistemi carrelli d'atterraggio Componentistica aerostrutture Componentistica meccanica e idraulica Seggiolini eiettabili Applicazioni software Attrezzature Progettazione e prove nuove tecnologie

Fonte: AIAD

C. Il posizionamento dell'industria aeronautica italiana nel contesto internazionale

L'industria statunitense dell'aerospazio resta al primo posto nel mondo con un giro di affari di 184 miliardi di dollari (+ 8% nel 2006 rispetto al 2005 in particolare per le esportazioni di velivoli commerciali Boeing.) e 635 mila addetti confermandosi come il settore che apporta il più significativo contributo al surplus della bilancia commerciale statunitense,

Sul medesimo piano l'industria europea che si colloca a immediato ridosso con un giro di affari di 93 miliardi di euro (86 nel 2005) e 473 mila addetti.

L'aumento del fatturato (8%) è dovuto soprattutto nel settore aeronautico alle vendite di Airbus e di Dassault (famiglia Falcon), ai successi nell'elicotteristica della AgustaWestland ed Eurocopter, alle attività Eurofighter, all'accordo siglato dalla Rolls Royce per la fornitura di motori Trent e nel settore dello spazio alle vendite dei sistemi militari ed ai sistemi operativi di lancio (operational launcher systems). Una significativa componente della crescita è dovuta alla domanda USA rispetto alla stagnante domanda europea, sia con le esportazioni sia con la crescita del fatturato –

spinto dal bilancio del Pentagono - di aziende operanti sul territorio USA che sono state acquisite da industrie europee (es. BAESystems).

La domanda di aeromobili è stata sostenuta dalla crescita che si è registrata nel settore dei trasporti aerei congiuntamente alla crescente espansione delle economie emergenti, scongiurando così la crisi che sarebbe potuta derivare dall'aumento del prezzo del petrolio.

		Fatturato	Addetti	Ordini
USA	2005	170 Bn \$	613.000	187 Bn \$
	2006	184 Bn \$	635.000	239 Bn \$
Europa	2005	86 Bn €	458.000	165 Bn €
	2006	93 Bn €	473.000	n.a.

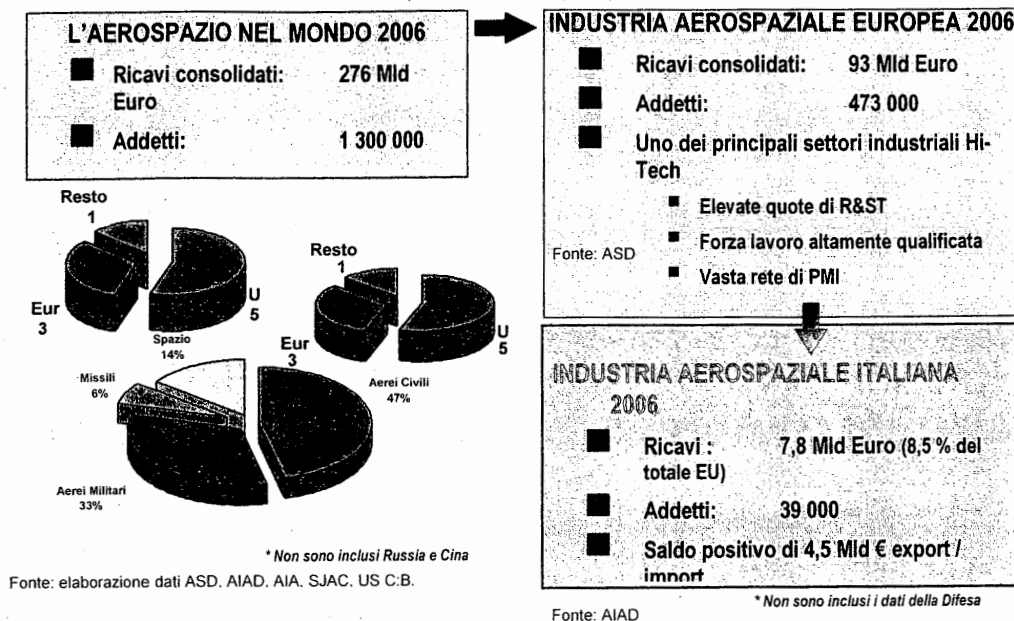
Fonti: US AIA (Aerospace Industry Association) e ASD (Aerospace and Defence Industries Association)

L'industria italiana si posiziona al 4° posto tra le industrie europee. Anche per l'Italia il 2006 è stato un anno di crescita: è stato conseguito un fatturato di 7,8 miliardi di euro che mobilita 39.000 addetti, contribuendo positivamente, con un saldo attivo stimato a 4,5 miliardi di €, alla riduzione del deficit commerciale nazionale (-21 miliardi di €), e al surplus della bilancia commerciale dell'industria affine (15,4%).

L'intero comparto italiano registra quindi una fase di dinamismo e crescita sull'onda della favorevole congiuntura economica e delle sue prospettive, con una crescita produttiva intorno al 10% e degli addetti del 2%.

Attualmente tale comparto – che, a livello di architetture di sistema, pressoché si immedesima in Finmeccanica - ha acquisito nell'insieme una dimensione più adeguata per competere nel mercato globale, è passato da una proiezione esterna ad una connotazione internazionale come partner primario, ha conseguito una maggiore autonomia strategica ed operativa, presenta un'offerta più concentrata nelle piattaforme aeronautiche civili e militari e nelle soluzioni integrate nell'elettronica per la difesa e duali.

Da notare anche che sempre attraverso Finmeccanica questo comparto controlla un business complessivo la cui dimensione è più ampia del classico perimetro nazionale, come le attività industriali acquisite nel Regno Unito (che rappresenta il secondo mercato domestico per il gruppo), la cui produzione vale 2,3 miliardi di € e l'occupazione assomma a 9000 addetti.



Tuttavia, di fronte alle grandi imprese statunitensi o europee che sono leaders mondiali nei grandi velivoli commerciali o da difesa e nei grandi sistemi di difesa elettronica, le dimensioni italiane si presentano ancora contenute, fa eccezione il ruolo sistemistico nel settore elicotteristico.

Il posizionamento nazionale è stato ottenuto principalmente svolgendo un ruolo di:

- * .partner in grandi programmi in collaborazione europea o internazionale;
- * .fornitore specializzato in nicchie tecnologiche come le aerostrutture, i sottosistemi per equipaggiamento, l'avionica, sistemi elettronici per la security;
- * .sistemista integratore di sistemi completi in specifici segmenti quali l'addestramento, il trasporto aereo regionale, il trasporto aereo tattico, i velivoli non pilotati, i sistemi per il controllo del traffico aereo, i sistemi di sorveglianza per la navigazione, i satelliti.

Fattore trainante per la dinamica del settore sono la ricerca e lo sviluppo attivati dalla domanda militare. Si richiama in proposito quanto affermato nel recente volume "Défendre la France e l'Europe" a cura del Presidente del Consiglio Economico della Difesa francese Philippe Esper (Perrin 2007): *"la politique d'identification des technologies émergentes, en coopération avec le civil, doit être poursuivie pour maîtriser les avancées technologiques de demain"* *"la recherche et développement de défense doit devenir aussi bien au secteur civil sur des créneaux cibles qu'au"*

secteur de la défense et de la sécurité. Les liens avec la recherche civile doivent tenir compte de l'imbrication grandissante des technologies civile et militaires, notamment dans les domaines spatial, aéronautiques et de la sécurité. Le budget de recherche amont contractualisé à l'industrie aura été double en dix ans, permettant à la France de demeurer dans le peloton de tête des pays industrialisés, au niveau des enjeux de la compétition mondiale"

Questi concetti restano fondamentali. In particolare per la realtà europea: Si deve infatti ribadire specialmente con riferimento alla situazione europea che:

- la competitività delle industrie di aerospazio, difesa e sicurezza in quanto settori high-tech è subordinata alla capacità di investire in ricerca e sviluppo e di assicurare il controllo delle competenze industriali e delle tecnologie necessarie, al fine di gestire gli avanzamenti tecnologici e assicurarsi un vantaggio competitivo rispetto alla concorrenza;
- il tradizionale confine tra difesa e civile tende a affievolirsi, da una parte per l'integrazione di sistemi operanti per missioni di difesa allargata alla sicurezza (come i sistemi elettronici), dall'altra per le maggiori sinergie di tecnologie aventi applicazioni duali (come satelliti da sorveglianza, UAV e sistemi di comando e controllo); per altro verso tendono ad accrescersi le sinergie fra la Ricerca per la difesa e la Ricerca per la sicurezza, in un esteso spettro di aree tecnologiche esemplificabili dalle nanotecnologie, ai nuovi materiali, alla fusione dei dati, all'integrazione dei sistemi.
- le istituzioni devono svolgere un ruolo di propulsione e coordinamento in un quadro di politica della ricerca più integrato.

Nella tabella seguente sono riportati i dati riguardanti le spese di ricerca e sviluppo nel campo della difesa, nei principali Paesi europei.

SPESE DI RICERCA E SVILUPPO MILITARE (MLD €) VS. PIL

	ITALIA		FRANCIA		GRAN BRETAGNA		GERMANIA	
		%		%		%		%
2002	0,632	0,05	3,600	0,23	3,408	0,20	1,400	0,07
2003	0,669	0,05	3,764	0,24	4,046	0,25	1,100	0,05
2004	0,717	0,05	3,636	0,22	4,061	0,23	1,100	0,05
2005	0,685	0,05	3,955	0,23	3,915	0,22	0,950	0,04
2006	0,604	0,04	4,147	0,23	4,000	0,21	0,950	0,04
I dati R&S per l'Italia si riferiscono agli stanziamenti della Difesa e dell'MSE								

Fonte: Ministeri Difesa, Eurostat

Da tale tabella emerge che Francia e Gran Bretagna dedicano alla ricerca e sviluppo del settore difesa oltre lo 0,20 del proprio PIL.

In Italia invece la ricerca e sviluppo per la difesa (pur comprendendo gli interventi "sussidiari" del MSE) resta al livello di circa 600 Milioni di euro (0,04% del PIL), molto distante dai 4000 del Regno Unito e dai 4150 della Francia, (entrambi sopra il 0,2 del PIL) e anche dalla media europea pari a 0,10% del PIL EU27. In termini relativi (incidenza sul PIL) l'Italia si affianca alla Germania che però in termini assoluti investe oltre il 50% in più.

D. Risultati dell'Industria aeronautica italiana nel 2006

Sull'andamento nel 2006 dell'industria aerospaziale italiana hanno inciso in modo significativo due elementi: da un lato la formalizzazione nel 2005 di una procedura di infrazione comunitaria relativa all'applicazione della legge n. 808 che ha comportato la legale impossibilità di avviare nuovi interventi pubblici da un altro lato le misure di contenimento del bilancio pubblico che hanno gravato anche su quello della Difesa.

Peraltro l'impegno volto a favorire gli investimenti nella ricerca e negli sviluppi di base, condiviso con la domanda militare - benché con volumi complessivamente contenuti e con flussi non sempre continuativi - ha consentito di mantenere un livello ragionevole, pur se non del tutto soddisfacente, di attività di ricerca e sviluppo. In programmi strumentali alla sicurezza nazionale La ricerca, finanziata dal Ministero della Difesa e integrata in modo sinergico e in funzione sussidiaria dal MSE, ha continuato ad essere indirizzata su specifiche linee guida volte al rilancio di specifiche aree di eccellenza, ed è riuscita a sostenere la base tecnologica necessaria per adeguarsi alle nuove esigenze del mercato, e a preservare il patrimonio di tecnologie proprietarie che sono strumentali alla sicurezza nazionale con ricadute nel lungo periodo.

Esemplificativi al riguardo sono l'impegno di innovazione tecnologica con progetti molto significativi in aree quali i velivoli di addestramento avanzato (M-346), i velivoli da trasporto tattico (C27J) i sistemi per il controllo e la gestione del traffico aereo ATC-ATM, i sistemi senza pilota e i sistemi a involo verticale, i sistemi satellitari di telerilevamento (COSMO SkyMed), insieme ad aree di nicchia specialistica dove risulta significativa la partecipazione delle PMI.

L'industria italiana si presenta ora sui mercati internazionali in un assetto razionalizzato e con un portafoglio prodotti altamente qualificato e competitivo, che ha iniziato ad ottenere crescenti riconoscimenti internazionali tramite una serie di commesse in mercati difficili come gli Stati Uniti ed emergenti come il Giappone o i nuovi Paesi membri dell'Unione Europea. Questo è il risultato sia di una strategia di ottimizzazione e internazionalizzazione del comparto industriale che consente offerte di pacchetti integrati della tecnologia "made in Italy", sia di azioni dello Stato di ricerca e sviluppo in filiere tecnologiche selezionate in funzione delle capacità esistenti e della domanda del mercato.

Struttura dell'industria aerospaziale italiana

FINMECCANICA <i>Alenia Aeronautica</i> <i>Alenia Aermacchi</i> <i>Alenia Aeronavali</i> <i>Agusta Westland</i> <i>Selex Sistemi Integrati</i> <i>Selex Communications</i> <i>Selex Sensors & Airborne Systems</i> <i>Elsag Datamat</i> <i>MBDA</i>	FINCANTIERI AVIO PIAGGIO ELETTRONICA	SICAMB Vitrociset Microtecnica Oerlikon Contraves CIRA OMA
--	---	---

AEREA, Umbria Cuscinetti, Tecnam, Vulcanair, Sirio Panel, OMA Sud, OMA Nord, Tecnam, Fly Synthesis, ICP, Alpi Aviation, SG Aviation, Fly Lab, ecc.

Fonte: AIAD

PORTAFOGLIO PRODOTTI INDUSTRIA AEROSPAZIALE ITALIANA				
Velivoli	Elicotteri	Elettronica	Motori (componentistica)	Spazio
Eurofighter Typhoon	A109	EMPAR	EJ200	COSMO SKYMED
C27J Spartan	A119	GRIFO	TP400	GALILEO
ATR42 MP	A129	SeaSpray	F124	SICRAL
ATR72 ASW	AW139 ESC	RAT31DL	F119	VEGA
M346	AW149	sistemi integrati C4I	CFM56	Stazione Spaziale
M311	EH101	PAR P2090 CM	T700	centri di controllo
MB339	BA609	DASS/IRST EFA	CT7-8	EGNOS
SF260	Future Lynx	ATOS	GEEnX	GOCE
NEURON	NH90	TETRA	SAM146	servizi applicativi
SKY-X		VTMS	SPEY	reti comunicazione
MALE		SPN720		sensoristica
Airbus A380		MCS		
Boeing B787		sistemi radiomobili sistemi riconoscimento		
P180		MIRACH 100/5		

Fonte: AIAD

Il comparto industriale, a conclusione del processo di razionalizzazione dell'ultimo decennio, si impernia essenzialmente sulla Finmeccanica che controlla l'85 % dei sistemisti di settore. La quota del settore estranea a Finmeccanica è costituita: a livello maggiore da AVIO (ora controllata dal gruppo britannico CINVEN), da PIAGGIO Aero Industries (con una componente azionaria non italiana) e da Elettronica.

Un secondo gruppo è composto da una decina di aziende di medie dimensioni quali Vitrociset, Microtecnica, SICAMB, Oerlikon Contraves, il centro ricerche CIRA, OMA,

Un terzo gruppo è poi formato da un pulviscolo di piccole e medie aziende a loro volta articolate in due sottogruppi:

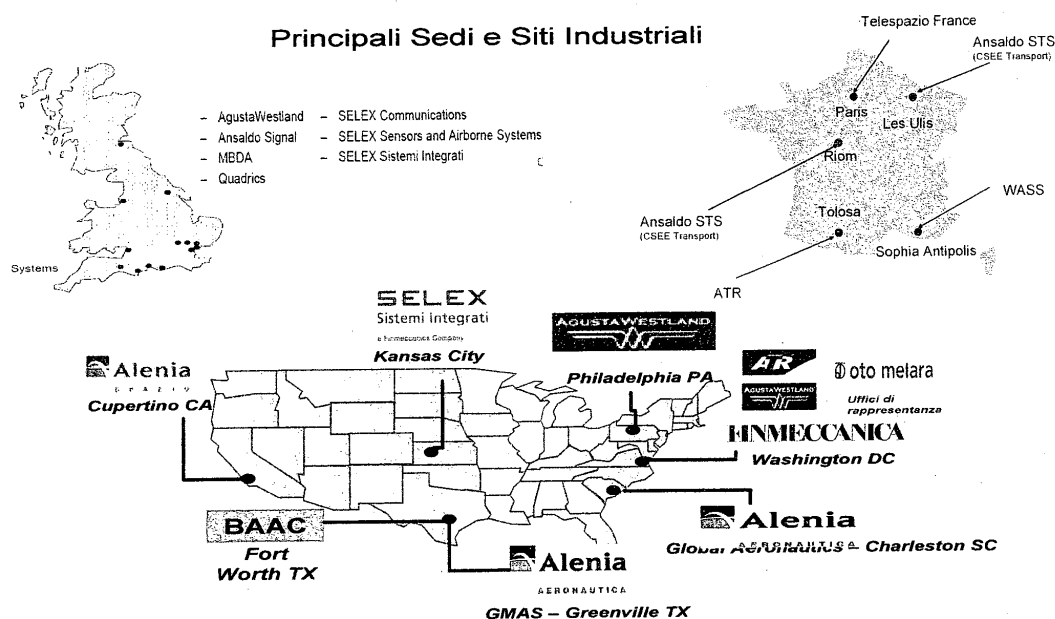
- Soggetti in grado di sviluppare e produrre aerei leggeri: sono attivi una dozzina di piccoli produttori nuovi e tradizionali (es. Tecnam, Iniziative Industriali Italiane, ICP, SG Aviation) con un centinaio di addetti ed una cospicua presenza nell'area campana. Accanto a una dinamica produzione di velivoli leggeri certificati, non certificati e ultraleggeri (circa 800 l'anno), seguendo le tendenze del mercato "light" si sta passando alla realizzazione di progetti in sviluppo relativi a una nuova serie di bimotori leggeri: Skycar dell'OMA Sud Sky Technologies, P2006T della Tecnam, VR della Vulcanair.
- Minori aziende con aree circoscritte e puntuali di eccellenza tecnologica. nel settore equipaggiamenti – componentistica strutturale, meccanica e idraulica - che operano sul mercato mondiale come fornitori diretti o unici di "prime contractors esteri" (es. OMA Sud e Umbria Cuscinetti) o come subfornitori sia per i sistemisti nazionali che esteri (es. AEREA, GEM Elettronica, Magnaghi, Moreggia, Salver, Secondo Mona, SICAMB).

La priorità che emerge oggi per l'industria italiana è integrare le diverse realtà e culture industriali, ma soprattutto **gestire la crescita** con una strategia di sviluppo sostenibile con effetti occupazionali e tecnologici a beneficio del sistema Paese, essendosi aperta una rara finestra di opportunità a conferma della validità delle strategie aziendali e delle linee di politica industriale del sistema Paese.

L'industria si trova quindi ad affrontare una sfida di competitività per confermare la credibilità riconosciuta da importanti clienti istituzionali e commerciali esteri, per rafforzare altresì il proprio posizionamento con una continua promozione internazionale. Si è pertanto attrezzata per ottimizzare i processi gestionali e produttivi, rafforzare i rapporti con la *Supply Chain* interagendo con le PMI sul territorio insieme con le istituzioni locali, continuare a investire in R&S finalizzando gli obiettivi al miglioramento continuo del prodotto, crescere lungo la catena del valore nell'elettronica e proporsi come fornitore di soluzioni operative, prevedere una ulteriore crescita esterna tramite partecipazioni o acquisizioni, proporsi nelle gare internazionali con il ruolo di integratore di sistemi.

La crescente internazionalizzazione del comparto italiano, sia come espansione produttiva in UK e negli USA sia in termini commerciali, sta portando risultati interessanti da parte di Finmeccanica [che controlla l'85 % dei sistemisti di settore] in particolare sul mercato nordamericano.

Precisando che le vendite del sistemista attivano - per effetto di trascinamento - quelle delle sopra ricordate minori aziende con aree circoscritte e puntuali di eccellenza tecnologica. nel settore equipaggiamenti - componentistica strutturale, meccanica e idraulica si segnalano i principali contratti di sistema conclusi da Finmeccanica nel 2006 con gli USA riguardano (facendo seguito alla fornitura alla commessa dell'elicottero presidenziale US101 con Bell e Lockheed Martin): la fornitura di 78 velivoli da trasporto tattico C-27J per la US Army in collaborazione con L-3 e Boeing; elicotteri A109/119 e AW139 per impieghi civili e sicurezza; la fornitura degli equipaggiamenti EW e optronici a Northrop Grumman, Lockheed Martin e Raytheon; la fornitura radar di sorveglianza Seaspray per la Guardia Costiera USA nonché dei sistemi di sorveglianza acustica per impieghi in superficie.



Fonte: Finmeccanica

Sui mercati internazionali le aziende italiane hanno una presenza più consolidata, sia per un rinnovato e competitivo portafoglio prodotti, come risultato degli investimenti pregressi in R&S, sia, con offerte di "pacchi tecnologici" integrati in grandi mercati in espansione (India e Cina) o consolidati (Malesia, Grecia, Turchia) o ad alto potenziale (Giappone, EAU, Arabia Saudita, Corea del Sud, Algeria, Singapore).

I risultati 2006 in numeri

Giro d'affari: i ricavi del comparto aerospaziale nazionale in senso stretto (piattaforme ed elettronica di bordo) risultano in crescita, in linea con l'andamento del mercato. Le attività realizzate in Italia salgono del 10% a 7,8 miliardi di euro; il volume di business sviluppato nel perimetro esteso anche all'elettronica della difesa, includendovi le aziende controllate da Finmeccanica nel Regno Unito e negli USA, sale da 8,1 a 9,1 miliardi di euro.

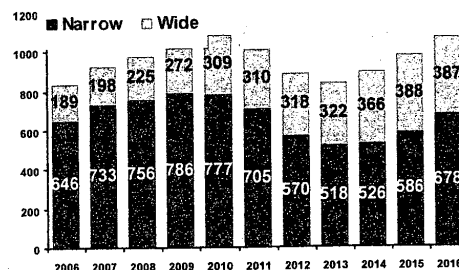
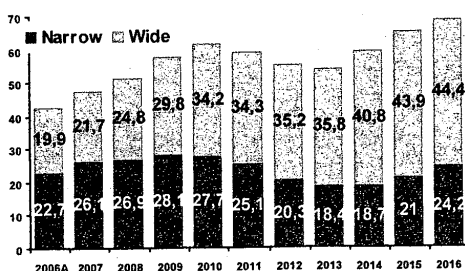
Ordini: il totale degli ordini ottenuti, comprese le attività nel Regno Unito, risulta stabile intorno a 7,5 miliardi di euro per la sola Finmeccanica; salgono a circa 12 miliardi di € includendo tutto il settore dell'elettronica della difesa, a motivo del dinamismo dell'elicotteristica, mentre per l'aeronautica e l'elettronica occorre considerare la ciclicità e pluriannualità degli ordini (come quelli assunti l'anno precedente), che aumentano il portafoglio ordini complessivo da 22,3 a 25 miliardi di €, assicurando oltre due anni di produzione.

E. Prospettive per il 2008 e anni successivi

Nel **settore civile** le prospettive di medio periodo dell'industria aerospaziale italiana sono legate a quelle dell'industria mondiale. Con particolare riguardo al comparto dei velivoli di linea, occorre ricordare preliminarmente che l'Italia agisce come **subcontractor di primo livello** per le strutture di materiali avanzati delle cellule e degli elementi primari dei grandi velivoli passeggeri ed è quindi legata all'evoluzione di un mercato – quello mondiale – condizionato da Airbus e Boeing.

Il sostenuto ritmo di crescita del mercato aeronautico commerciale, con una elevata domanda e consegne nel 2006 per 44 miliardi di €, è propulsa dalla crescita dell'economia mondiale e dalla liberalizzazione del commercio. Le previsioni dei grandi costruttori sono molto simili e confermano il più sostenuto ritmo produttivo. Per il breve termine Airbus ha indicato 450 consegne nel 2007, Boeing 445 nel 2007 e 520 nel 2008, mentre si conferma la prevalenza di Airbus nei "narrow body" e, per ora, di Boeing nei "wide body". Il portafoglio ordini assicura carichi di lavoro per 6 anni a entrambi i costruttori.

Mercato Mondiale velivoli commerciali per categoria: consegne in valore (miliardi di €) e unità



Fonte: Alenia Aeronautica