

di difesa" (Sarkozy). Finanziato da Airbus (30 milioni di €), Caisse des Dépôts et Consignations (30 milioni di €) e Safran (15 milioni di €), ha l'obiettivo di accompagnare le evoluzioni del settore nel lungo periodo, permettendo agli attori di primo livello di poter fra fronte ad investimenti che comportano maggiori livelli di rischio. [Nota: ACE Management è una società di investimenti che gestisce fondi di finanziamento specializzati in imprese tecnologiche e di sicurezza, ivi compreso la Financière de Brienne creata dal Ministero della Difesa per le operazioni di capitali di rischio.

- Creazione un meccanismo di copertura del cambio insieme con COFACE, destinato a rispondere alle esigenze degli equipaggiatori (PMI) nel settore dell'aeronautica civile (e quindi indirettamente anche di Airbus) "pour les aider à faire face à la faiblesse du dollar". Il meccanismo di garanzia rimborserà la differenza della parità € / \$ intervenuta tra la firma e il pagamento del contratto. E' prevista una garanzia quinquennale complessiva di 2,5 miliardi di €, due terzi dei quali potranno beneficiare delle facilitazioni del pre-finanziamento
- Previsione di un dispositivo che consente di dilazionare il pagamento del costo di sottoscrizione della citata garanzia.
- Investimenti pubblici per 109 milioni di € per 99 nuovi progetti relativi ai Poli di Competitività. Dal 2005 i progetti sui poli di competitività hanno sostenuto 554 progetti per circa 3.6 miliardi di € in Ricerca e Sviluppo, di cui 1,1 miliardi di € tramite finanziamento pubblico.

Sarkozy ha dichiarato che si deve portare avanti una politica globale, che si basi su investimenti statali in settori quali l'insegnamento e la ricerca, settori sui quali si fondano i Poli di Competitività, nei quali il Governo vuole investire 20 miliardi di € in 5 anni, finanziando la metà dei fondi. In questo quadro:

- E' prevista una **nuova classificazione di imprese** che include una quarta e nuova categoria di impresa (micro, piccole e medie, medie, grandi) che supera la soglia di 250 addetti prevista dalla normativa UE per le PMI, riconoscendo l'**esistenza dell'"impresa intermedia"** (ETM: entreprises de taille moyenne), caratterizzata da un'occupazione nella fascia 250 – 5000 addetti. La Legge di Modernizzazione prevede un Decreto che fisserà i criteri che permetteranno di determinare le categorie di appartenenza di ogni impresa. Il Presidente Sarkozy, auspicando alla Commissione Europea il riconoscimento dello statuto delle ETM francesi, intende rafforzare le 4000 ETM francesi riconoscendone il ruolo strategico nella competizione mondiale. Questa iniziativa, versione francesizzata del nuovo Small Business Act UE, è mirata a superare le soglie comunitarie che prevedono un tetto del 50% al finanziamento pubblico, consentendo ad un più ampio numero di imprese di godere dei benefici previsti per le PMI (finanziamenti fino al 75%), e un maggiore accesso al capitale di rischio (la Caisse Dépôts et Consignes dispone di 300 milioni di € in favore delle PMI estendibili alle ETM).
- Viene inoltre prevista una **nuova definizione di "PMI innovativa"** da negoziare con la Commissione Europea, identificata con i criteri di oltre 250 addetti, 10% del fatturato dedicato all'R&S, partecipazione di controllo superiore al 33% da parte di un gruppo con oltre 250 addetti, capacità di internazionalizzazione oltre l'UE.
- Si prevede la possibilità per le PMI innovative di accedere ai benefici delle PMI per un periodo fino a 5 anni, nonché alle garanzie delle Agenzie di Stato (es. OSEO) per gli investimenti immateriali, mentre è stato richiesto alla BEI la creazione di prestiti misti a lungo termine e di capitali propri adattati.
- Si ritiene infine necessario chiedere alla Commissione Europea di modificare le Direttive 2004/17 e 2004/18 sugli appalti pubblici introducendo il concetto di preferenza per le PMI innovative nell'accesso agli appalti pubblici per R&D.

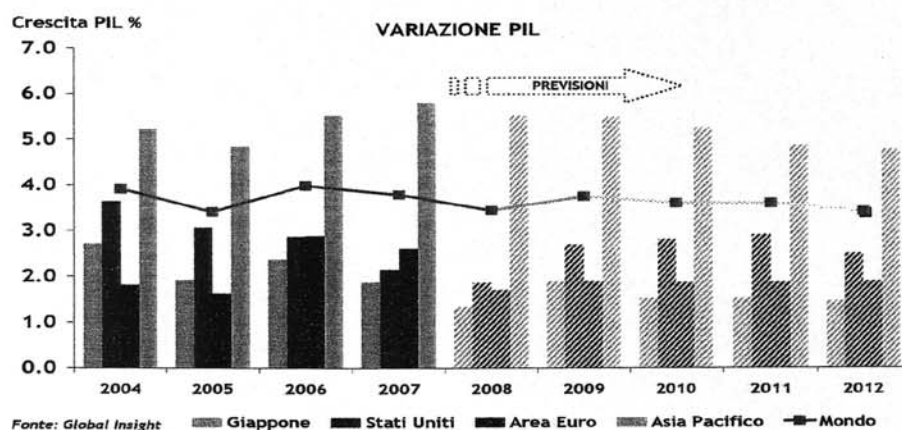
Il Governo francese, inoltre, con la Legge di modernizzazione dell'economia (loi 2008/776 del 4 agosto), ha conferito (Artt.151-163) alla Caisse des Dépôts et Consignations – istituita il "28 avril 1816 pour rétablir la confiance dans les finances publiques, après les désordres du Premier Empire" e successivamente ampliata ed estesa nelle competenze – anche la funzione di agire "il Fondo Sovrano di Francia" chiamandola ad investire in aiuto delle imprese

Contemporaneamente con l'art. 26 della stessa legge ha dato vita ad una struttura simile allo Small Business statunitense

C. Il posizionamento dell'industria aeronautica nazionale nel nuovo contesto internazionale

... l'emergere di un controverso quadro economico e internazionale nel 2007...

Il 2007 è stato un anno di discontinuità sotto il profilo dell'economia (passaggio da una fase ad un'altra) e dell'ordine mondiale, con l'affermarsi dei nuovi equilibri di potenza e lo spostamento del baricentro geopolitico verso l'Asia (vedasi l'andamento del PIL delle principali aree geografiche come era stimato da Global Insight a fine 2007). In effetti il 2007 può considerarsi un anno di rottura più che di transizione,



Infatti, alle prospettive iniziali di continuativa e sostenuta crescita dell'andamento dell'economia, sono emerse in autunno incertezze che si sono scatenate in contemporaneità di fenomeni di crisi mondiale, quali il *credit crunch* per la bolla di liquidità e la *crisi dei subprime* americani, e gli effetti perniciosi derivanti dalla *crescita esplosiva dei paesi emergenti* (tra i quali è da annoverare anche la velocità nell'apertura del WTO agli stessi) e dal *boom della domanda in cibo ed energia*, hanno indotto effetti a catena di forte instabilità e perturbazioni generalizzate, dal commercio sleale alla speculazione finanziaria, alla crescita incontrollata dei prezzi delle materie prime (in particolare agricole ed energetiche), con cospicui effetti inflattivi, una diminuzione del potere d'acquisto e dei consumi, un restringimento del credito e una crescita che tende ad avvicinarsi allo zero dell'economia occidentale.

A titolo di analisi sulla perdita di velocità della crescita economica mondiale, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) fornisce le seguenti indicazioni in merito alla crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale: si è assistito a una crescita economica del 5,1% nel 2006 e del 5% nel 2007 (in ribasso rispetto alle previsioni iniziali).

Il mondo è diventato multipolare con l'affermazione – accanto agli USA ed all'Europa - di attori (Russia, Cina, India) che influenzando gli scambi commerciali (vedasi il fallimento del Doha Round) e finanziari, ampliando la propria presenza e influenza politico-economica nelle rispettive aree di influenza, modificano sostanzialmente gli equilibri mondiali.

Tutto ciò pone problemi nuovi che influiscono sulla governance globale e nuovi parametri di sicurezza, dove assume una portata prioritaria il concetto di Sicurezza Economica (che include la

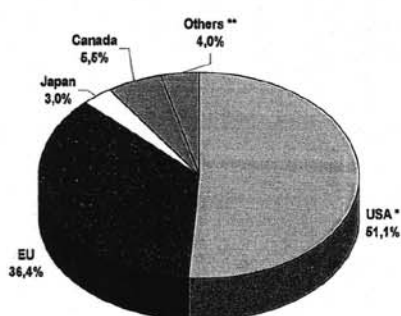
sicurezza energetica e degli approvvigionamenti, della proprietà intellettuale, della sicurezza dei confini e la difesa nazionale).

... ma la turbolenza non si è riflessa nel 2007 sullo stato dell'industria aerospaziale e difesa

Nonostante il movimentato quadro di generale incertezza economica, che ha importanti riflessi industriali, il comparto delle industrie dell'alta tecnologia (settore aerospaziale e difesa), la cui dimensione a livello mondiale è rilevante, ha registrato nel 2007 e un positivo stato di salute, continuato nei primi sei mesi del 2008 pur con prospettive contraddistinte da incertezze legate all'andamento delle economie.

In primo luogo il comparto ha riconfermato nel 2007 per il terzo anno consecutivo risultati in crescita in termini di fatturato, ordini, portafoglio ordini, margini di profitto, occupazione, spinti dalla solida domanda mondiale delle aerolinee e dagli investimenti militari statunitensi.

2007 COMPARATIVE AEROSPACE INDUSTRY TURNOVER⁺



(+) unconsolidated turnover for EU

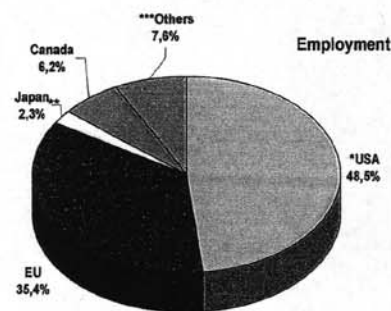
Total: 284 billion Euro

(*) Turnover estimated, excluding turnover not directly associated to aerospace

(**) estimate, excluding P/R China and CIS

Source: ASD, AIA, AIA, SIA, U.S. Census Bureau, Company Reports

2007 COMPARATIVE AEROSPACE INDUSTRY EMPLOYMENT



Total: 1,33 million direct Employees

(*) Turnover estimated, excluding employment not directly associated to aerospace

(**) excluding company staff not directly related to development/manufacturing of aerospace products

(***) estimate, excluding P/R China and CIS

Source: ASD, AIA, AIA, SIA, U.S. Census Bureau, Company Reports

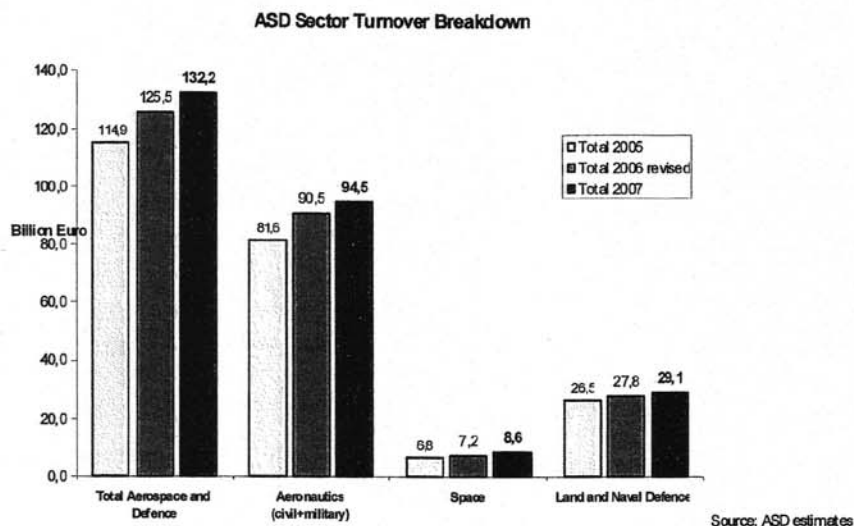
Complessivamente, per l'area aerospazio e difesa, si è registrata (*Defense News* e *Pricewaterhouse Coopers*) la più elevata crescita annua dei ricavi (+10% in termini reali) e dei risultati operativi (+9,4%) dal 2000, specialmente nell'aeronautica commerciale e nella motoristica.

L'industria aerospaziale statunitense, riunita in ambito AIA (Aerospace Industries Association), ha nuovamente conseguito incrementi di fatturato arrivando alla soglia di circa 200 miliardi di \$, pari a una crescita annua superiore all'8%, con un incremento dei profitti da 6,7% delle vendite a 8,3%, risultato più elevato da 25 anni.

La forte crescita delle esportazioni (4.742 aeromobili, 56.903 motori e 10.574 missili/razzi – dati forniti dall'US Department of Commerce), che hanno raggiunto 92,5 miliardi di \$, ha determinato un saldo export/import superiore al 56 miliardi di \$, risultato ragguardevole in quanto conseguito in presenza di aumento delle importazioni: esso riconferma l'industria aerospaziale come il maggiore contributore alla bilancia commerciale americana.

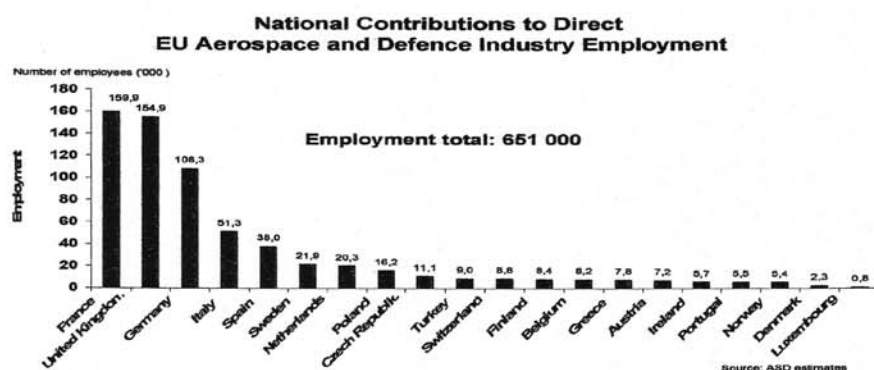
Il rafforzamento dell'industria USA è stato determinato prevalentemente dal settore civile cresciuto del 16%: anche la componente militare (che continua a rappresentare circa i 2/3 del business totale) ha registrato un incremento (+11%).

In **Europa**, il comparto aerospaziale e difesa nel 2007 ha ottenuto risultati in crescita a dimostrazione di solidità in quasi tutti i segmenti, in particolare nei business jets (Dassault), nei velivoli regionali (ATR), negli elicotteri (AgustaWestland ed Eurocopter), pur scontando un calo dei ricavi e dei profitti nei grandi velivoli commerciali per le difficoltà di Airbus legate a problematiche produttive e all'effetto del cambio €/€\$.



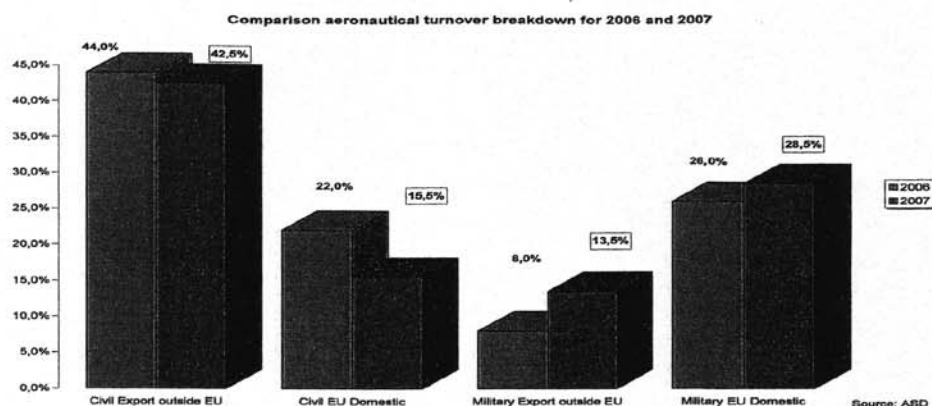
Complessivamente il margine operativo è stato intorno al 5,5% (5,3% nel 2006): il risultato per l'aeronautica è sceso a 4,1% (4,5% in 2006) per le criticità di Airbus, con risultati molto diversi tra le varie aziende e i singoli segmenti.

Un contenuto aumento del personale diretto (1,2%) porta il totale degli addetti europei a 651.000 unità.



Il valore delle vendite ha segnato un incremento del 5% particolarmente propulso dalle esportazioni di velivoli militari che compensano il continuo livellamento delle spese militari dei paesi europei.

Nel complessivo quadro del settore aerospaziale e difesa, va sottolineata la dinamica delle operazioni di fusione ed acquisizioni, che rappresenta un indicatore della fiducia nelle prospettive dello stesso settore rispetto ai settori dei beni di consumo: essa è bene esemplificata dal valore delle operazioni (31 miliardi di \$), il più alto dal 2000. Le operazioni transatlantiche sono state



significative, in particolare con le due mega acquisizioni di GE nei confronti dello Smiths Group e di BAeSystems nei confronti di Armor Holdings, ciascun per un valore di circa 4,5 miliardi di \$.

Da notare, fenomeno non nuovo ma in crescita, il ruolo dei "private equity funds" corrispondenti a oltre un terzo del valore delle partecipazioni di vendita o acquisto.

Le 10 più importanti operazioni di M&A nel settore aerospazio e difesa nel 2007

Buyer	Buyer Country	Target	Target Country	Deal value USD mil.
GE Aviation	US	Smiths Aerospace	UK	4,800
BAE Systems	UK	Armor Holdings	US	4,530
Hawker Beechcraft	US	Raytheon Air. Co	US	3,300
Meggitt	UK	K&F Industries	US	1,800
ITT Corp	US	EDO	US	1,700
Textron	US	AAI Corp	US	1,100
Babcock Int.	UK	Devonport Man. Ltd	UK	699
Eaton Corp	US	Argos-Tech Corp	US	695
Northrop Grumman	US	Essex Corp	US	580
Finmeccanica	Italy	Selex S&AS (25pc)	Italy	536

Jane's

Nel paesaggio industriale si assiste anche a interessanti iniziative che comportano una nuova struttura dell'offerta di secondo livello, in particolare in Francia, Germania, Regno Unito e Stati Uniti, con il rafforzamento delle posizioni nazionali in filiere specializzate in servizi e subforniture (engineering, compositi, equipaggiamenti, logistica) sia civili che militari. In proposito si ricordano:

- la costituzione, particolarmente in Francia e Germania, di raggruppamenti societari che aggregano le attività di manutenzione di equipaggiamenti aeronautici militari (ad esempio la co-impresa OEM Defence Services da parte di Thales, Zodiac, Safran, Diehl Aerospace, Liebherr-Aerospace);

Le principali acquisizioni europee negli USA nel 2006 - 2007

Buyer	Buyer's Nationality	US Target	Year	Value USD Mil.
BAE Systems	UK	Armor Holdings	2007	4,500
Meggitt	UK	K&F Industries	2007	1,800
Meggitt	UK	Fire Training Systems Inc	2006	144
QinetiQ	UK	ITS Corp	2007	90
Esterline	US	Wallop Def Sys	2006	87
Cobham	UK	S-Tec Corp	2007	78
VT Group	UK	Advanced Eng. Corp	2007	70
Umeco	UK	J D Lincoln	2007	59.5
Cobham	UK	Patriot Antenna Systems	2007	45
Ultra Electronics	UK	Criticom Inc	2007	33

- la crescita in Francia e in Germania del dimensionamento delle imprese della fascia media che consente di salire nella scala gerarchica dei fornitori anche attraverso lo "spinoff" della vendita di società o business controllati da EADS. Esempi: la diversificazione di Zodiac tramite acquisizioni, l'acquisto di Socata (ex EADS) da parte del gruppo Daher specializzato in equipaggiamenti e servizi aeronautici; confluenza degli insediamenti Airbus di Nantes e St.Nazaire in una società comune (800 M€ e 2200 addetti); acquisto da parte della Diehl Aerospace (partecipata da Thales Aerospace) dello stabilimento Airbus di Laupheim; prevista costituzione da parte di EADS Germany di una sussidiaria specializzata nella componentistica per Airbus in Baviera; costituzione di una nuova sussidiaria chiamata Premium Aerospace GmbH che raggrupperà tre stabilimenti tedeschi di Airbus;
- la mobilitazione in Francia di risorse regionali per facilitare l'aggregazione di Piccole e Medie Imprese intorno ad aziende di primo livello su programmi di R&S (ad esempio *Snecma Propulsion Solide* nel progetto di ricerca per la sostituzione del metallo con materiali compositi ceramici per i coni di eiezione di reattori, **finanziato dal Consiglio regionale dell'Aquitania**).
- operazioni di acquisizioni nel Regno Unito e negli USA di imprese di nicchia specializzate in processi industriali, compositi, elettronica (ad esempio la crescita dell'americana EATON (4,5 miliardi di \$ in aeronautica) tramite acquisizioni di equipaggiatori specializzati).

*Si rammenta che la politica perseguita da Airbus di "spin offs" all'interno dei suoi Paesi di riferimento (Francia e Germania), è il **terzo tentativo di ridurre perdite, costi ed esposizione** al rischio della volatilità del \$, dopo il fallimento della vendita negli USA per l'opposizione politica interna e la successiva quanto vana (per i rischi eccessivi) offerta a imprese europee. A parziale compensazione Airbus ha avviato l'esternalizzazione di attività (mantenendo progettazione e integrazione a Tolosa) in paesi a basso costo della manodopera (Cina, India, Messico, Tunisia) a scapito dei fornitori europei.*

E' stato già ricordato che in Francia il quadro di riferimento della ristrutturazione interna dell'offerta è guidata dalla più ampia politica governativa volta ad ampliare i benefici degli aiuti alla ricerca e sviluppo per piccole e medie imprese, anche alle imprese di maggiore dimensione, prefigurando una modifica in sede comunitaria della definizione di impresa.

L'Italia mantiene la posizione di 4° paese europeo nel comparto, contribuendo alla bilancia commerciale positiva dello stesso, risultato di tutto rispetto se visto in relazione al perdurante deficit commerciale dell'UE (-186 miliardi di € nel 2007).

Nel suo insieme l'industria aeronautica italiana si presenta come un comparto manifatturiero avanzato, con ampia capacità sistemistiche autonome, che ha consolidato una dimensione strategica a seguito di operazioni di acquisizione e integrazione di business, particolarmente riconducibile alla crescita organica della Finmeccanica e all'internazionalizzazione, che risulta adeguata ad affrontare la concorrenza anche a livello di grandi sistemi in qualità di partner di primo livello.

Le competenze possedute dalle grandi aziende capi commessa nazionali (gruppo Finmeccanica e Avio) hanno effetti trainanti e ricadute economiche per la diversificata rete di Piccole e Medie Imprese nazionali, che operano sempre più nel contesto strutturato dei Distretti industriali specializzati, in sinergia con le Università e gli enti locali, a riprova dell'importanza della vicinanza e della promozione del territorio per le realtà competitive di modesta dimensione, che rappresentano realtà specializzate in nicchie di eccellenza.

I dati forniti dall'AIAD per il settore aerospazio e difesa - fatturato di 11,6 miliardi di € con un numero di addetti superiore a 51.300 unità – riguardano il perimetro nazionale, con esclusione delle società estere controllate dalle aziende italiane, primariamente le aziende Finmeccanica nel Regno Unito, dove operano circa 10.000 addetti. Si tratta pertanto di un quadro parziale non pienamente rappresentativo della realtà industriale nazionale.

D. Risultati dell'industria aeronautica italiana nel 2007

L'Italia ha iniziato a presentarsi sui mercati internazionali con un portafoglio di prodotti innovativi, che hanno dimostrato un forte livello di competitività, aggiudicandosi importanti gare bandite da grandi committenti esteri. E' il caso di ricordare i successi commerciali ottenuti negli USA con l'elicottero EH101 (VH71) per la flotta presidenziale, la commessa per 78 velivoli da trasporto tattico C27J che risponde al requisito comune dell'US Army e dell'US Air Force, la fornitura di radar Seaspray ed equipaggiamenti elettronici, nonché i lanci dei primi satelliti da osservazione duale COSMO, i primi voli dell'addestratore M346.

La disponibilità di un articolato e proprietario complesso di tecnologie in continuo aggiornamento rappresenta un patrimonio strategico per il Paese, che è necessario sia mantenuto nonostante le oggettive limitazioni finanziarie con investimenti pubblici sussidiari all'impegno industriale. E' quindi auspicabile una continuità nelle disponibilità pubbliche, avendo a mente che gli investimenti mirati su specifiche filiere effettuati in passato hanno consentito lo sviluppo di sistemi avanzati che il mercato internazionale ha riconosciuto e apprezzato, aprendo prospettive concrete di grande interesse atte a mantenere il qualificato livello di capacità oggi esistente.

L'industria dal suo canto deve assicurare – nel quadro di una politica di investimenti (mirati anche alla valorizzazione e adeguamento dei programmi aerospaziali in essere) – un continuo adeguamento delle proprie competenze, processo che peraltro è già stato avviato anche in Italia dalla Finmeccanica, con un'enfasi sulle tecnologie abilitanti per applicazioni elettroniche nell'area della Homeland Security.

L'obiettivo, comune alle grandi imprese europee e americane, è la trasformazione in "global player" per la fornitura di prodotti/sistemi/servizi e logistica integrata nella Difesa e Sicurezza; ciò richiede il rafforzamento delle capacità di informazione e controllo, gestione integrata di sistemi interoperabili, abilità nel realizzare architetture di sistemi flessibili per il controllo dei confini, delle aree marittime e delle infrastrutture critiche.

Oggi l'industria italiana è fortemente impegnata a rafforzare le proprie capacità sistemiche e di integrazione, valorizzando soluzioni ingegneristiche e sottosistemi chiave, per fornire sistemi e soluzioni avanzate autonome o integrate sulle piattaforme aerospaziali (es. UAV e ampliamento delle missioni per i velivoli da combattimento), terrestri (componenti net-centrici e soldato futuro) e navali (integrazione sistemi di sorveglianza e armamenti). Tali soluzioni sono comuni ai mercati della difesa, ma anche a quelli adiacenti della Security e dei "resilient markets", rappresentati dagli enti governativi preposti alla gestione di infrastrutture di interesse nazionale.

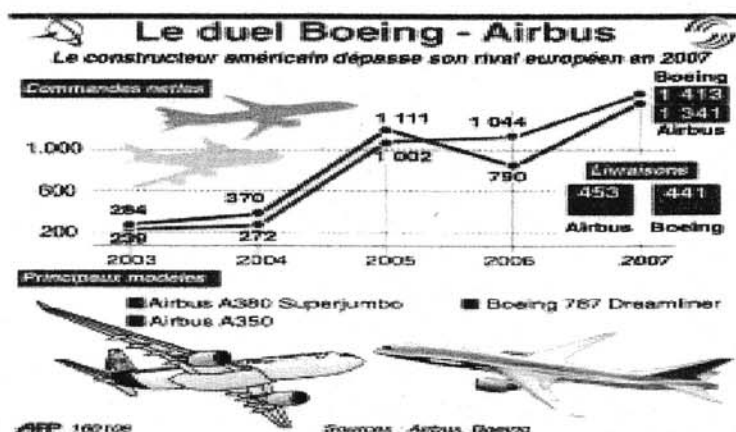
...il contesto di riferimento: l'evoluzione dei principali segmenti aeronautici

In generale nel 2007 quasi tutti i grandi produttori aeronautici (escluso EADS che continua a scontare i contraccolpi della sua crisi interna del 2006 e i ritardi accumulati nel programma A400M) hanno realizzato una crescita rispetto all'anno precedente; una comparazione USA-Europa indica che le aziende statunitensi hanno ottenuto risultati mediamente migliori (10-12%) rispetto a quelle europee (6%), sempre a motivo delle difficoltà industriali e finanziarie incontrate da Airbus.

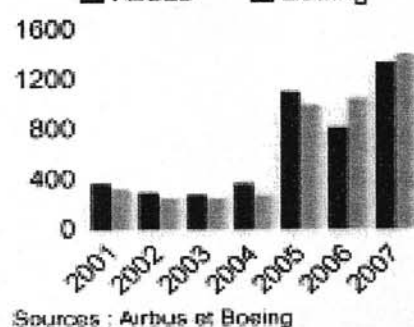
Nell'aeronautica civile – velivoli commerciali e velivoli regionali – gli ordini per complessivi 3435 aerei riflettono il miglior risultato in assoluto per il settore.

Airbus e Boeing, i due competitori nel settore dei grandi velivoli commerciali con capacità passeggeri di oltre 100 posti, hanno continuato a beneficiare del positivo ciclo economico e della conseguente dinamica della domanda del trasporto aereo. Entrambi i produttori "sono vincenti", e si attestano su posizioni di equilibrio nonostante la competizione mediatica che circonda il business. Il livello degli ordini netti (1415 Boeing e 1341 Airbus), delle consegne (453 Boeing e 441 Airbus) e del portafoglio ordini (3427 Boeing e 3421 Airbus), risulta sostanzialmente identico anche in valore.

Risultano differenziate invece le consegne in termini di valore (46,7 miliardi di \$ Boeing contro 39,7 di Airbus) dovuto al segmento dei velivoli a grandissima capacità (ove Boeing offre con successo il B747 Jumbo offerto in versioni aggiornate mentre è in lento avvio la cadenza di produzione del concorrente A380).



Commandes nettes d'avions
■ Airbus ■ Boeing



Anche il settore dei velivoli regionali turboprop e jet fino a 100 posti, rappresentato da ATR, dalla canadese Bombardier, dalla brasiliana Embraer e dalla russa Sukhoi, ha registrato dinamismo, con 302 consegne, e una domanda stabile più focalizzata sui business jets, con complessivi 521 ordini netti e un portafoglio di 1024 velivoli.

In particolare sono risultati molto positivi i risultati del **consorzio ATR (Finmeccanica/EADS)**, il quale ha totalizzato il numero record di 113 ordini netti della famiglia di turboprop regionali, che cumulativamente assommano a 950 dall'inizio del programma. Il portafoglio ordini è considerevole,