

Le prospettive nell'area dei velivoli commerciali peraltro sono influenzate largamente dagli investimenti di R&S del comparto motoristico. Dai risultati di tali sviluppi dipenderanno infatti le decisioni dei costruttori se e quando lanciare intorno al 2015 una nuova generazione di velivoli commerciali per sostituire le migliaia di "best sellers" B737 e A320 oggi in servizio. Infatti la maggiore spinta al progresso tecnologico viene dalla sfida tra i grandi motoristi (che non hanno ancora raggiunto un livello di razionalizzazione ottimale) sulla disponibilità di nuovi propulsori "eco-efficienti" in grado di affrontare la sfida ambientale e di realizzare come obiettivi comuni alle industrie europee per il 2020 una riduzione dei consumi e delle emissioni (diminuzione del livello di rumore del 50%, il NOx dell'80%, il CO2 del 50%).

La più impegnativa sfida che affronta il settore aeronautico nel suo insieme, e sul quale cospicui sono gli investimenti, ruota attorno al concetto di "aviazione e sostenibile e rivoluzione verde" che rappresenta oggi la maggiore priorità, e preoccupazione, dei produttori. Si tratta di soddisfare nuovi vincoli ambientali europei e internazionali e affrontare la concorrenza con minori consumi. Ma il conseguimento di questi obiettivi dipende dallo sviluppo di nuovi motori: Pratt & Whitney sta lavorando su nuove versioni del PW1000 e prevede una riduzione dei consumi del 12% rispetto ai turbofan attuali e ad un nuovo motore per velivoli da 250 posti, mentre la concorrente General Electric insieme a Safran sviluppa un il turbo fan LEAP-X che offre una riduzione dei consumi del 16% e delle emissioni NOx del 60% sugli standard internazionali CAEP6. Allo stesso tempo è in atto la sperimentazione, da parte anche di imprese, centri di ricerca e università anche italiane, di nuovi carburanti (celle a idrogeno, combustibili sintetici alternativi al kerosene) per velivoli sia civili che militari.

Per il breve termine invece viene più **realisticamente** prevista una (tipica) fase ciclica caratterizzata da contenimento della domanda di velivoli civili per il sommarsi di diverse ragioni: compensazione del boom di richieste da parte delle aerolinee che hanno prenotato i velivoli di nuova generazione prossimi all'ingresso sul mercato (B787 e A350), difficoltà per le aerolinee di generare utili a causa della "fattura carburante", dismissioni annunciate da 25 aerolinee di oltre 600 velivoli di vecchia generazione con costi operativi troppo elevati con gli attuali livelli del carburante, mentre altri 1200 potrebbero essere ritirati dal servizio (causando però una diminuzione del 3% delle attività di manutenzione). Le dimensioni della riduzione della domanda di velivoli potranno peraltro essere più accentuate di quanto previsto in conseguenza dell'appesantimento della situazione economica e finanziaria mondiale.

Le prospettive del settore dei **velivoli militari** - che dopo alcuni anni di vendite modeste sta consolidando una ripresa della domanda dovuta alla necessità di sostituzione di diversi Paesi anche dell'area ex-sovietica - sono ritenute di per sé positive: esso costituisce il più importante settore dell'industria aerospaziale americana e in Europa ha una dimensione di primo piano.

Attualmente si assiste a una accesa competizione internazionale (per oltre 400 velivoli) tra USA, Russia, Svezia, Paesi del consorzio Eurofighter e Francia per l'aggiudicazione di importanti gare nei velivoli da difesa, che prevedono accordi di partnership industriali o tecnologiche, e tra Boeing e Airbus) nel segmento dei tanker. Settore emergente risulta quello delle piattaforme da guerra elettronica e sorveglianza (USA, UK, Svezia, Israele), mentre nel trasporto strategico l'unico velivolo in produzione è il Boeing C17 in attesa della sempre procrastinata prima consegna dell'A400M.

Le tendenze di mercato vengono anticipate dai requisiti e investimenti americani mirati all'acquisizione di capacità aeree integrate multi-ruolo (JSF) anche non pilotate (UCAV X47B imbarcato sulle portaerei), sorveglianza marittima a lungo raggio (pattugliatori P8 Poseidon e UAV), dominio dello spazio aereo (F22 e satelliti), che vanno in parallelo con l'acquisizione di capacità di proiezione e precisione tramite lo sviluppo di armamenti avanzati multiruolo, mentre resta probabile la mancanza di nuovi grandi programmi europei nel lungo periodo.

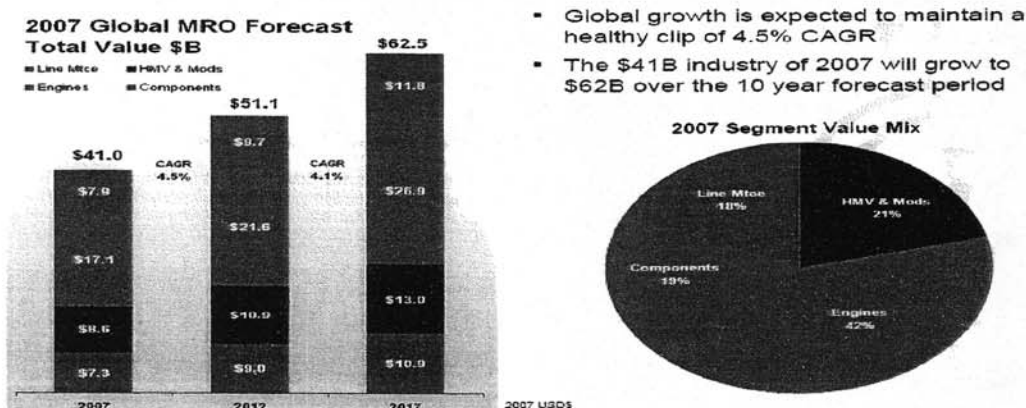
La maggiore spinta all'innovazione tecnologica deriva dalla trasformazione dei requisiti che hanno fatto emergere il segmento di sistemi non pilotati UAS. E' prevista una crescita sostenuta della domanda nel lungo termine (2007-2036) da 5 a 24 miliardi di \$, a motivo dell'evoluzione delle

prestazioni e delle applicazioni elettroniche, con la messa in servizio di velivoli non pilotati da combattimento e sorveglianza, segmento nel quale USA e Israele continueranno a detenere un vantaggio competitivo e tecnologico.

L'Europa si presenta frammentata anche all'interno di singoli Paesi (Francia), e ogni industria nazionale ha in corso programmi di dimostratori di tecnologie abilitanti con l'obiettivo di posizionare le competenze e l'esperienza acquisite nel momento in cui si verificheranno le condizioni per lanciare programmi autonomi europei.

Per il breve periodo sussistono tuttavia incertezze connesse ai tagli nei bilanci Difesa che si stanno operando in diversi Paesi in conseguenza delle problematiche della finanza pubblica in un quadro recessivo dell'economia mondiale.

Le previsioni riguardanti il mercato dei velivoli si riverberano sul settore della manutenzione aeronautica (MRO: Maintenance, Repair, Overhaul) che attualmente a livello mondiale (considerando entrambi i comparti civile e militare) registra un giro d'affari annuo di 114 miliardi di \$) superiore a quello della manifattura aeronautica. Le proiezioni concordano su una crescita sostenuta soprattutto per effetto della crescita della flotta aerea (da 17.600 a 27.500 velivoli nel decennio 2006-2017). Il dinamismo del comparto è evidenziato dall'ampliarsi della gamma di attori, dai costruttori (in particolare motoristi) alle attività di servizi effettuate dalle aerolinee e in outsourcing da parte di ditte specializzate operanti in rete su scala globale.



Source : 2007 MRO Conference (Team SAI,Aerostrategy,...)

II. Considerazioni conclusive

L'industria dell'aeronautica, dello spazio e della connessa elettronica avanzata – potendo contare su fonti di alimentazione finanziaria di medio - lungo periodo – ha costituito il “brodo di coltura” delle tecnologie di punta, al quale ha attinto ed attinge l'industria dei beni di consumo di massa, che – a fronte della continua evoluzione della domanda – ha bisogno di realizzare prodotti nuovi ma in tempi ridotti (il produttore di beni di consumo, data tale urgenza, deve infatti poter attingere ad un patrimonio tecnologico già sviluppato).

Gli investimenti di lungo periodo nei settori dell'aerospazio e dell'elettronica a tecnologia avanzata hanno trovato, per quasi mezzo secolo, un alimento nella rivalità fra USA ed URSS: fu questa che portò al Programma spaziale USA dopo lo shock del programma sovietico che fece orbitare il primo astronauta intorno alla Terra e la stessa Space Defence Iniziative – lanciata dalla Presidenza Reagan – appare più uno sforzo per far deflagrare dall'interno i limiti di tenuta dell'economia sovietica piuttosto che un effettivo programma militare.

Sul tema dell'alimentazione finanziaria di lungo periodo si sono a lungo contrapposte la filosofia dell'aiuto indiretto [i contratti all'industria di NASA, DoD, DARPA] e quella dell'aiuto c.d. "diretto" dei *launch aids* britannici, delle *avances remboursables* francesi, della italiana Legge 808.

A fianco delle strutture pubbliche nazionali hanno operato poi, con crescente rilevanza, *investitori privati di lungo periodo* quali i Fondi Pensione, le grandi Banche di affari e – dagli ultimi tempi – i Fondi Sovrani per lo più di Stati con grandi e durevoli attivi delle loro bilance dei pagamenti. Questo sistema ha avuto come pietra d'angolo una crescente disponibilità di soggetti non pubblici a farsi carico della concessione di onerosi mutui di lungo periodo e non certissimo ammortamento; il ricorso alla creazione dei *"titoli derivati"* ha favorito un costante incremento della disponibilità a concedere prestiti non collegati ad effettive garanzie di tempestivo e pieno rimborso degli stessi.

La *"crisi del credito"*, originata nell'agosto 2007 negli Stati Uniti dai mutui *subprime immobiliari*, ha innescato una preoccupante spirale che ha fatto emergere il fenomeno di un credito incontrollato avente una entità avulsa dall'effettiva consistenza del prodotto materiale. La debolezza del dollaro statunitense cumulata al vertiginoso incremento delle materie prime, e fra queste il greggio petrolifero, ha creato un ulteriore grave motivo di turbamento che si ripercuote anche sulla alimentazione finanziaria dei settori ad alta tecnologia (incluso il settore aerospaziale).

E' in questo quadro mondiale di brusco risveglio dalla illusione di una crescita continuativa (che ometteva diversi segnali premonitori di una crisi latente) che si è avviato un ampio dibattito sull'importanza e necessità di ripensare i principi del libero mercato – finora considerati dal pensiero economico dominante come la sola determinante della crescita economica in grado di autoregolarsi – ricercando un approccio mirato a ridurre gli effetti destabilizzanti, che coniughi il mercato con nuovi meccanismi di governance globale e di riequilibrio del mercato tramite un rinnovato ruolo degli Stati.

In questa prospettiva gli Stati hanno già adottato interventi per il salvataggio di banche e assicurazioni, e meno recentemente anche di aziende industriali, tramite nazionalizzazioni o più comunemente tramite il sostegno a imprese fallite, regolamentazione della speculazione finanziaria e partecipazione in fondi sovrani. Ciò appare coerente con un'estensione del concetto di interessi essenziali di sicurezza anche all'economia (sicurezza degli approvvigionamenti, protezione dei diritti intellettuali, sospensione delle regole della competizione, protezione dei settori strategici da investitori esteri).

In tale contesto i principali Paesi europei (Francia, Regno Unito e Germania in particolare) si sono attivati a livello di Governo con piani per il sostegno dei settori ad alta tecnologia (fondamentali per l'innovazione) minacciati dalla mondializzazione (fondamentale tra questi il comparto aeronautico), prevedendo, accanto alle dotazioni finanziarie, diverse misure legislative tra cui misure finalizzate al rafforzamento delle Piccole e Medie Imprese e alla tutela del cambio.

In coerenza con la medesima logica di partecipazione pubblica alla crescita dell'industria aeronautica e in generale dell'alta tecnologia, si ritiene opportuno avviare una analoga riflessione anche in Italia, mirata a ripensare la strategia degli interventi statali per tale comparto, identificando una gamma di interventi articolati sia di breve e medio periodo sia di medio e lungo termine.

In prima approssimazione un modello interessante per gli **interventi di breve e medio periodo** appare il complesso delle proposte avanzate dal Governo francese a favore della propria industria nazionale; in particolare sarebbe opportuno perseguire:

- una nuova classificazione delle imprese – da mutuare da quella francese - con la previsione accanto alle micro, piccole e medie e grandi) della nuova categoria di **"impresa intermedia"** (in Francia ETM: *Entreprises de Taille Moyenne*), caratterizzata da un'occupazione nella fascia 250 – 2500 addetti (In parallelo sarebbe anche molto utile una

nuova definizione – da negoziare con la Commissione europea - di “PMI innovativa” per renderla meglio adeguata alle esigenze oggettive del settore);

- ▶ la definizione dello statuto delle “imprese intermedie” - ovvero ETM (Entreprises de Taille Moyenne) – al fine di riconoscerne il ruolo strategico nella competizione mondiale. Ciò, versione mutuata dal nuovo Small Business Act UE, consentirebbe ad un più ampio numero di imprese di godere dei benefici previsti per le PMI e un maggiore accesso al capitale di rischio (in Francia la Caisse Dépôts et Consignes dispone di 300 milioni di € in favore delle PMI estendibili alle ETM).

Per il periodo medio-lungo occorrerà dare corso ad una revisione ed integrazione della normativa in modo da **realizzare un sistema di interventi pubblici maggiormente coerente con quelli dei nostri maggiori partners europei**. A tale scopo, si ritiene che debbano perseguirsi:

- ▶ l'elaborazione di linee guida per stimolare l'innovazione nel settore aeronautico su specifiche filiere considerate strategiche per il comparto, da integrare in un piano complessivo e articolato che consideri le esigenze del comparto;
- ▶ la messa in punto di strumenti di incentivazione per la promozione e l'internazionalizzazione delle PMI più innovative e delle imprese intermedie, in un quadro sistemico della “supply chain” operante con le imprese di primo livello. Al riguardo sarebbero utili la costituzione di un fondo di garanzia per facilitare l'accesso al credito delle imprese intermedie e di un fondo pluriennale per la Ricerca e Sviluppo su specifiche filiere volto a promuovere le collaborazioni europee e internazionali, dedicando una quota a progetti diversificati anche di nicchia dove la presenza nazionale risulta significativa;
- ▶ la creazione di strumenti di concorso pubblico a beneficio di progetti proposti dai Distretti tecnologici aerospaziali, con ricadute sull'innovazione e sull'integrazione delle conoscenze tra le imprese di diversa taglia sul territorio (sulla falsariga della politica tecnologica sul territorio già avviata dal Governo francese tramite i Poli di Competitività);
- ▶ la istituzione di meccanismi di garanzia per la copertura del rischio cambio, in analogia a simili dispositivi proposti in Europa, destinato a rispondere alle esigenze degli equipaggiatori nel settore dell'aeronautica civile.

Cenni sulla crisi del sistema finanziario nel 2008

I primi nove mesi del 2008 sono stati caratterizzati dalla prosecuzione della crisi del sistema finanziario USA, manifestatasi nell'estate 2007. Dovuta al concatenarsi di diversi fattori tra i quali la mancanza di controlli e di una governance delle operazioni finanziarie, unitamente a una forte speculazione, ha avuto e continua ad avere pesanti conseguenze sulla credibilità e stabilità degli istituti di credito americani, con riflessi negativi anche sugli altri mercati. Il fallimento di diverse banche (13 crack bancari tra cui Lehman Brothers), e gli interventi operati dalla FED per salvare le assicurazioni (AIG) e il sistema bancario (es. acquisizione della banca Wachovia da parte di Citigroup e proposta di Piano Paulson previsto costare 700 miliardi di \$ al contribuente americano cioè il 5% del PIL USA) e per rallentare una potenziale recessione, comportano una prospettiva di crisi anche in Russia (la Borsa di Mosca è rimasta chiusa un'intera giornata e imponenti sono stati i disinvestimenti stranieri) e in Europa, dove è già prevista una crescita del PIL pari a zero. Inoltre gli effetti deflattivi della manovra statunitense potrebbero diluire il valore già basso del dollaro con effetti di appesantimento del deficit federale e ulteriori criticità alle produzioni in Europa.

Il sistema bancario europeo si trova confrontato con forti rischi, con annunci di perdite dell'ordine di 10 miliardi di € seguite da piani di ristrutturazione ancora più onerosi. Ne sono un esempio: in Francia le perdite della Société Générale pari a 10 miliardi di € e le difficoltà di Daxia; in Germania l'aiuto del governo per 35 miliardi di € al settore bancario tedesco e l'aiuto in extremis fornito da un consorzio di banche tedesche a Hypo Real Estate specializzata nel finanziamento immobiliare; in Belgio e Olanda il salvataggio d'urgenza della banca Fortis grazie a una nazionalizzazione parziale sostenuta dai tre governi del BENELUX per 11,2 miliardi di €; nel Regno Unito la nazionalizzazione della banca Northern Rock e più recentemente della Bradford & Bingley; in Danimarca il fallimento della Roskilde Bank acquistata da tre istituti finanziari; in Islanda la nazionalizzazione di Glitnir, terza banca del Paese.

Di conseguenza si assiste all'approssimarsi di una fase di stallo o recessione dell'economia mondiale, contraddistinta da restrizioni al credito, indebitamenti e ulteriori fallimenti, difficoltà ad investire, modifica delle priorità di bilanci pubblici sempre più ristretti e condizionati da interventi statali nell'economia volti a risanare la crisi.

Il trasporto aereo, già colpito dal prezzo del petrolio e dal fallimento di una dozzina di compagnie aeree, pur se i fondamentali delle principali compagnie aeree e della domanda rimangono solidi, potrebbe risentirne con cancellazioni o dilazionamenti di ordini, con effetti pur se non immediati nella produzione di velivoli e il rallentamento delle attività di ricerca e sviluppo per il lancio di velivoli di nuova generazione in favore di sviluppi mirati a migliorare l'efficienza e i nuovi vincoli ambientali. Dal lato della difesa, la forte domanda proveniente dagli USA e dai Paesi asiatici potrebbe compensare la difficile situazione congiunturale europea, ma l'accesa competizione favorirà solo quei Paesi in grado di garantire investimenti adeguati e continuativi allo sviluppo di sistemi avanzati per la difesa e la sicurezza di nuova generazione per soddisfare una domanda sempre più sofisticata.