

## **I. La crisi dell'economia internazionale ed i suoi riflessi sull'alta tecnologia aerospaziale e per la difesa**

### **A. Il 2008 anno di “frattura sistemica”**

L'anno appena trascorso presenta molte caratteristiche di uno “spartiacque” nel flusso della storia economica: un sistema economico globale che nel 2007 riproponeva sempre più stancamente un *modello di sviluppo estenuato* è stato “terremotato” da una crisi finanziaria che ha fatto paventare un *meltdown* – paragonabile all'incubo della fusione del nocciolo di un reattore nucleare – del sistema di relazioni finanziarie del mondo sviluppato.

#### ***Le cause della crisi***

Nel biennio precedente, pur se già si erano concretizzati inequivocabili segnali di crisi, aveva continuato a prevalere una logica imperniata unicamente intorno agli illusori concetti della crescita continuativa e dei risultati finanziari a breve. Attardandosi in questa logica si era creato l'habitat per scatenare ed esaltare i peggiori effetti traumatici di una fase depressiva dell'economia che ha in sé caratteristiche non solo finanziarie ma sistemiche, e comporta cambiamenti di fondo che hanno già spostato le aree di influenza politica ed economica nel mondo, rendendo obsoleti i tradizionali rapporti di forza e le alleanze.

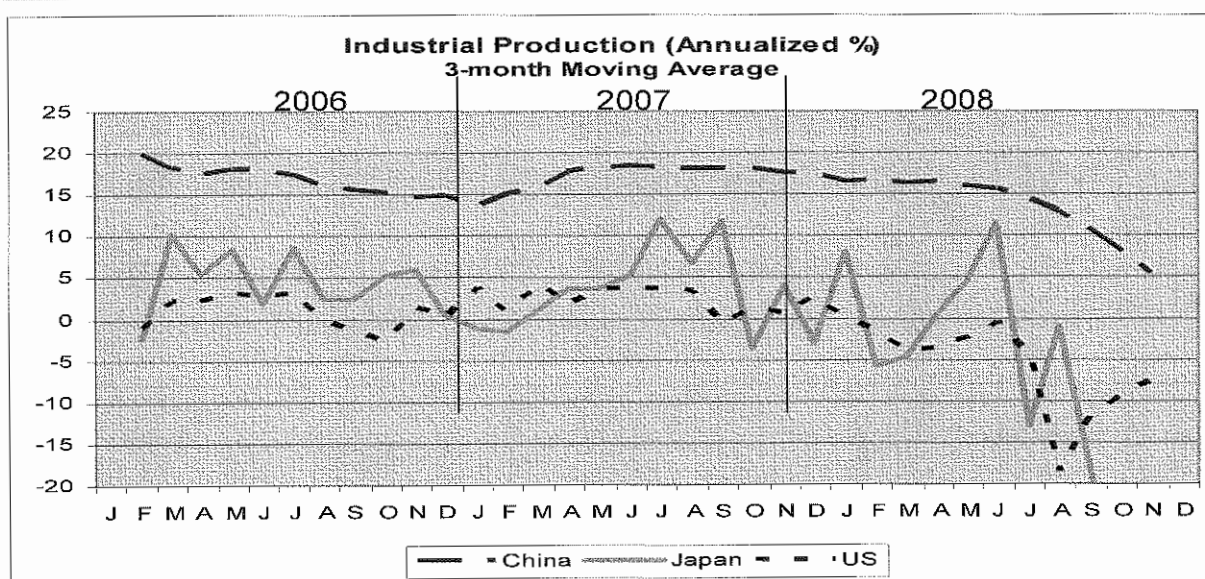
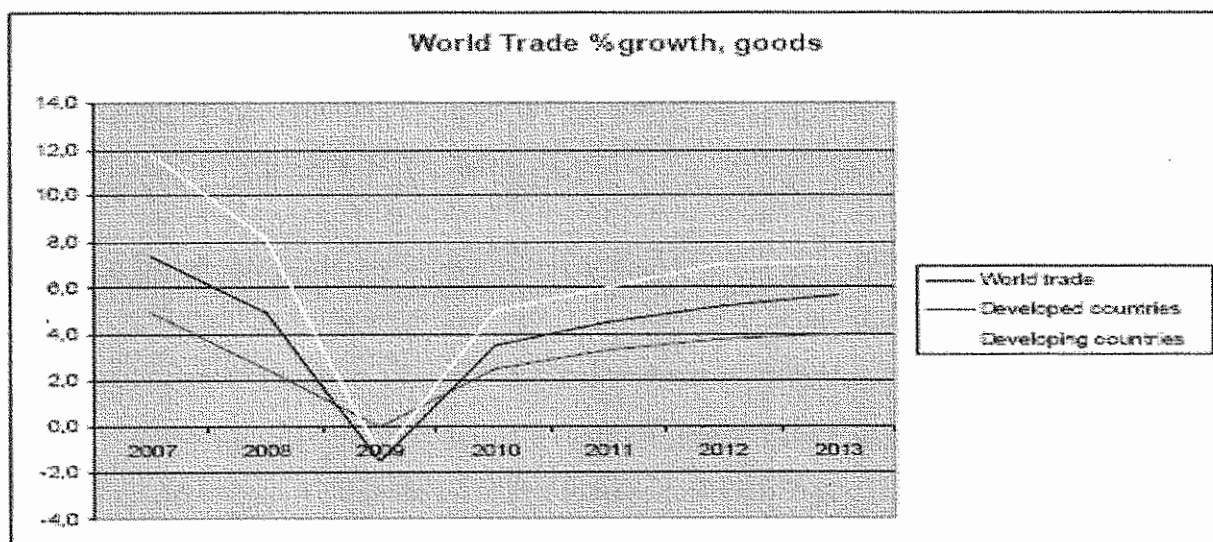
La velocità e l'espansione della crisi internazionale conferma che le sue cause trascendono “la bolla” finanziaria dei mutui *subprime* negli USA che hanno solo innescato la fase violenta della crisi di liquidità. Fondamentalmente è stata la politica di creazione di liquidità della Federal Reserve [FED] statunitense ad indurre “le famiglie” – che pesavano oltre il 45% sulla composizione del P.I.L. statunitense – ad indebitarsi continuamente attingendo dal valore addizionale nascente dalla continua rinegoziazione dei mutui immobiliari. Questa tipologia di operazione [avviata in grande stile dalla FED per tonificare il mercato statunitense all'indomani dell'atto

terroristico dell'11 settembre 2001] imperniata sulla cartolarizzazione delle somme mutate che il mutuante operava tramite cessione del credito ad una *società veicolo, da esso stesso mutuante creata*, che l'acquistava per trasformarlo in ulteriori obbligazioni delle quali rispondeva *il solo* patrimonio della società veicolo *senza possibilità* di azioni e revocatorie avverso la banca mutuante/creatrice della società veicolo [priva quest'ultima di patrimonio se non pagamenti ricevuti a fronte dei costi dell'operazione] è venuta meno quando *le società veicolo* sono state *chiamate a coprire i defaults* del rimborso delle obbligazioni avvenendo ciò *in gran numero e contemporaneamente*. Per evitare una crisi del credito le banche originariamente mutuantanti hanno dovuto accollarsi le perdite (= rimborso dei defaults) delle società veicolo (che non era iscritto nei loro bilanci, dacché legalmente la società veicolo disponeva di patrimonio separato ed autonomo) facendo così emergere una ***creazione parallela di liquidità virtuale incontrollata e non garantita.***

L'inevitabile e conseguente constatazione che il modello di sviluppo statunitense non disponeva delle risorse ***reali*** per far fronte alla crisi ha messo in evidenza le singole "forzature" del mercato che, concatenandosi, hanno minacciato di rendere ingestibile la crisi: la incontrollata corsa alla deregolamentazione dei mercati finanziari privati, i crescenti squilibri del deficit statunitense, l'imprevedibile volatilità dei prezzi delle materie prime per la forte domanda dei paesi emergenti energivori (Cina e India) entrati rapidamente nel circuito dei mercati internazionali. Una globalizzazione attuata fideisticamente con eccessiva rapidità ha portato sul mercato mondiale attori [i Paesi RIBC: Russia, India, Brasile, Cina] – le cui economie sono rigidamente gestite, più o meno velatamente, dallo Stato – che sconvolgono gli equilibri della stabilità e sicurezza legate, ma non solo, alla disponibilità ed ai costi delle fonti di energia, delle materie prime, dei beni alimentari di base.

### Gli effetti

Con lo sprigionarsi della crisi finanziaria mondiale durante il 2008, l'economia si è avvitata in una fase recessiva e di mancanza di liquidità per il consumatore inizialmente americano; si è in tal modo creata una sfiducia nei meccanismi di mercato che a sua volta ha bloccato il credito (*credit crunch*), portando al fallimento di banche (oltre 90 solamente negli USA), e aprendo un circolo vizioso che ha portato al crollo del volume degli scambi commerciali mondiale, del Prodotto Interno Lordo, della produzione, dei prezzi delle materie prime, degli investimenti, e quindi ad un incontenibile crescita della disoccupazione.

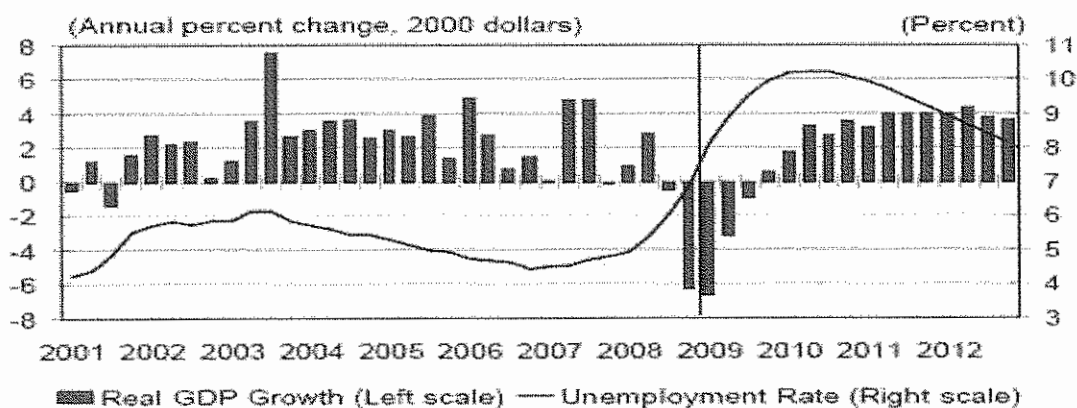


Source: IMF, IFS Database

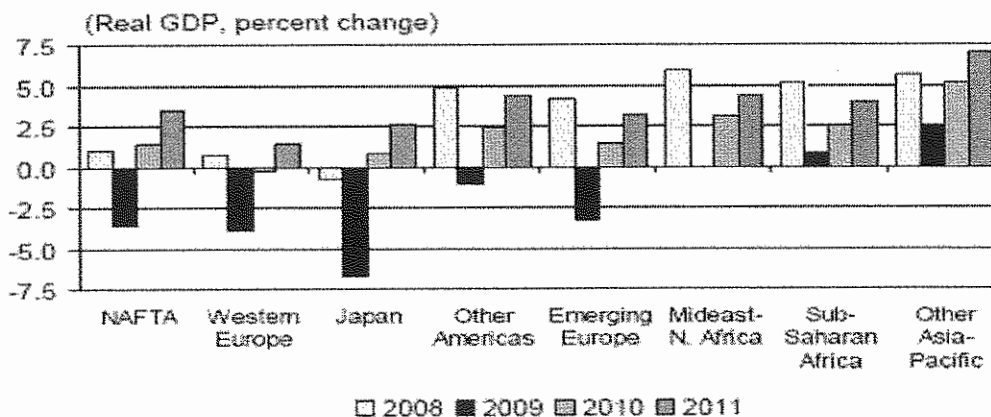
Fonte: Economist

Gli effetti sono stati inizialmente molto forti negli USA, e si sono rapidamente propagati sull' "economia reale" in tutto il mondo, pur se con effetti differenziati, già a partire dal quarto trimestre 2008, dove si è registrata un rallentamento della crescita al 2,5% rispetto al 3,9% del 2007.

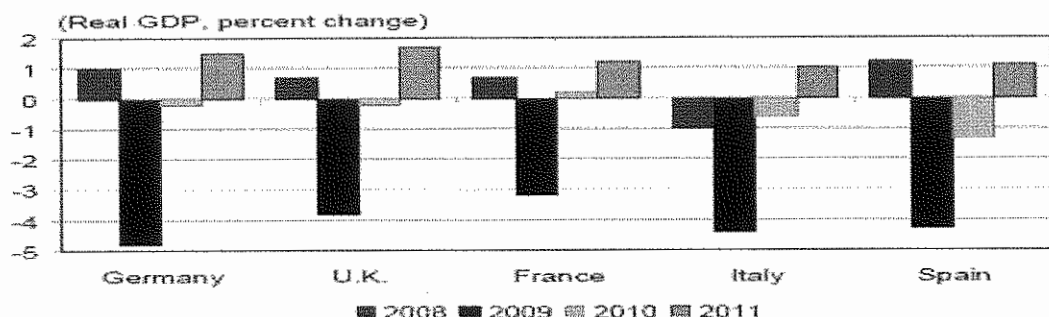
### The Deepest U.S. Recession Since the 1930s



### Economic Growth Is Much Lower Everywhere



### Deep Recessions in Western Europe Linger into 2010



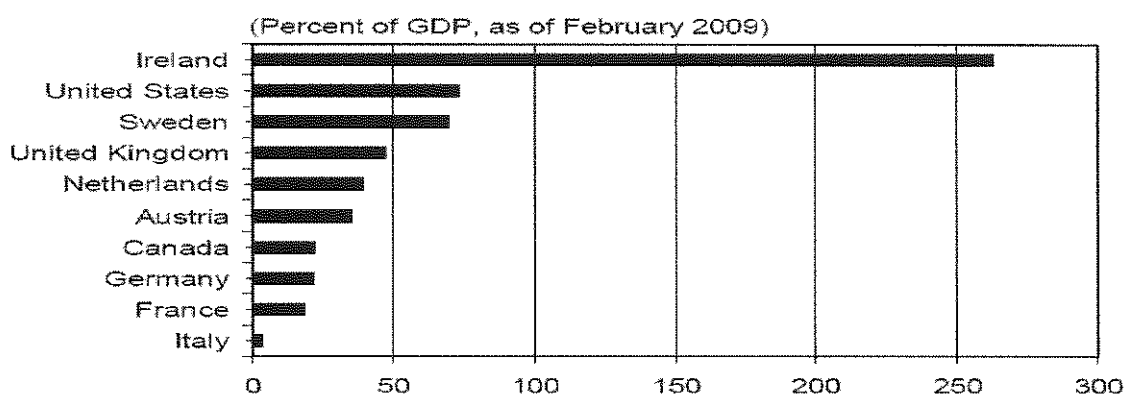
Nel contesto euro-statunitense gli operatori industriali hanno subito una crescente e forte difficoltà nell'attingere al credito bancario con negativi riflessi sulla pianificabilità di nuovi investimenti, sulle attività dirette ad incrementare una presenza sul mercato globale, sull'*impetus* necessario al modello "*continuous research and development*" condizionante la presenza nell'area di punta dell'innovazione.

Queste incertezze hanno generato forte preoccupazione nei Governi dei Paesi colpiti dalla crisi. Si è dovuto prendere atto che il mercato, fino ad allora considerato dogma omogeneizzante e autoregolantesi dalla ideologia liberista insieme con la diluizione delle identità nazionali, ha mostrato la sua incapacità a gestire uno sviluppo sostenibile, ed un corretto funzionamento in assenza di un significativo ruolo regolatore dello Stato. Con evidente pendolarismo ha ripreso la tendenza, altrettanto preoccupante, per un ritorno – almeno temporaneo – a politiche nazionalistiche nei settori maggiormente colpiti (si vedano la rilettura del *Buy American Act* varata dall'Amministrazione Obama, e in Europa e Cina il varo di piani di ristrutturazione finanziaria e di aiuti per i settori maggiormente colpiti dalla crisi).

Sono riemersi protezionismi nazionali: in diversi Paesi (come la Gran Bretagna) è esploso il concetto "*not in my back yard*". Sono saltati i tradizionali parametri Stato-

mercato, in Europa è stato sospeso, perlomeno temporaneamente, il Patto di Stabilità.

### Financial Sector Support Programs\*



## B. L'industria aerospaziale e la crisi

Nei settori ad alta tecnologia (industria aerospaziale e della difesa) nel 2008 si sono concretizzati i fattori di crisi già intravisti nel 2007, anche se non si è giunti ad una crisi come nel settore automobilistico, dove nazionalizzazioni e interventi pubblici sono risultati necessari per assicurarne la sopravvivenza.

Ciò va attribuito alla circostanza che l'industria aerospaziale e della difesa è entrata in questa fase economica negativa con un imponente portafoglio ordini (carichi di lavoro per 4-5 anni) che ha permesso di evitare una crisi generalizzata nel breve.

Nei primi mesi del 2009 l'industria aerospaziale e della difesa ha dovuto prendere atto di una maggior cautela nell'allocazione delle risorse pubbliche euro-statunitensi all'area innovazione per la difesa, evento che si è combinato negativamente con una caduta assai sensibile della domanda di trasporto aereo specie nelle redditizie aree di *business* e *freight*. Tutto ciò ha fatto sì che il *backlog* (carichi di lavoro per 4-5 anni) venisse eroso senza essere rialimentato.

### ***Gli effetti della crisi economica sul settore aeronautico***

Come più volte ricordato nelle passate Relazioni, le attività legate alla difesa e sicurezza conservano, almeno in parte, caratteristiche anti-cicliche: tuttavia anche questo postulato dei trascorsi sessant'anni è stato eroso come riscontrabile dalle seguenti considerazioni.

**Aeronautica civile**: il cospicuo portafoglio di ordini (carichi di lavoro per 4-5 anni) ha concorso ad una iniziale sottovalutazione degli effetti di una crisi che, con il crollo della domanda nel trasporto aereo, soprattutto nelle più redditizie aree dei passeggeri classe business e del trasporto merci, ha direttamente colpito la sostenibilità finanziaria dei vettori di trasporto aereo (problemi di liquidità e di ottenimento di garanzie finanziarie).

Airbus Industrie (gruppo EADS) e Boeing – per evidenti motivazioni borsistiche – continuano ad affermare che una prossima ripresa economica consentirà di mantenere una stabilità produttiva tale da assicurare un mercato di sostituzione fra i 950 ed i 1.000 nuovi velivoli.

Peraltro gli stessi costruttori prevedono un “funding gap”, attribuibile a minori interventi degli investitori istituzionali [banche d'affari, fondi pensione anglo-sassoni, assicurazioni, banche ordinarie], tra 10 e 20 miliardi di \$ [*equivalente al 15-30% della produzione prevista*] per finanziare le quasi mille consegne previste. Ne conseguirebbe – secondo stime di Merrill Lynch – che i costruttori dovrebbero riequilibrare, nel medio periodo, i loro bilanci operando riduzioni produttive equivalenti (meno 15 ÷ 30% per il 2010).

Sembra delinearci una ripresa dell'economia ma ***su una base meno affluente*** in quanto il consumatore statunitense sta riscoprendo la necessità di dedicare al risparmio quote significative del proprio reddito ed i punti di P.I.L. statunitense che vengono così a mancare verranno sostituiti, probabilmente, da domanda cinese ed indiana ma rivolta ad aree di offerta con minor valore aggiunto.

La priorità nell'ammortizzazione dell'ingente stock di liquidità statale profusa per la difesa del sistema del credito induce inoltre a ritenere che l'Ente pubblico opererà in maniera "mirata" e contenuta nel credito all'export e nella connessa garanzia dai rischi finanziari.

Nel modello di sviluppo che va così a delinarsi i ritmi della crescita, raramente supereranno valori mediamente inferiori al 2÷2,5% ed è quindi prevedibile una *difficoltà strutturale* nel reperire i cospicui capitali di lancio di nuovi programmi che non sarà più superabile con quelle architetture finanziarie "derivate" che hanno sostenuto, con capitali molto virtuali, lo sviluppo di troppo numerosi "grandi" programmi aeronautici.

### **Gli effetti della crisi economica sul settore del trasporto aereo**

Oxford Economics afferma che il trasporto aereo civile è una voce significativa nell'economia mondiale, in quanto attiva direttamente 5,5 milioni di addetti e genera 425 miliardi di \$ di PIL (50% in più della farmaceutica e 30% in più della motoristica, con un effetto moltiplicatore di 4-6 volte considerando il contributo al turismo).

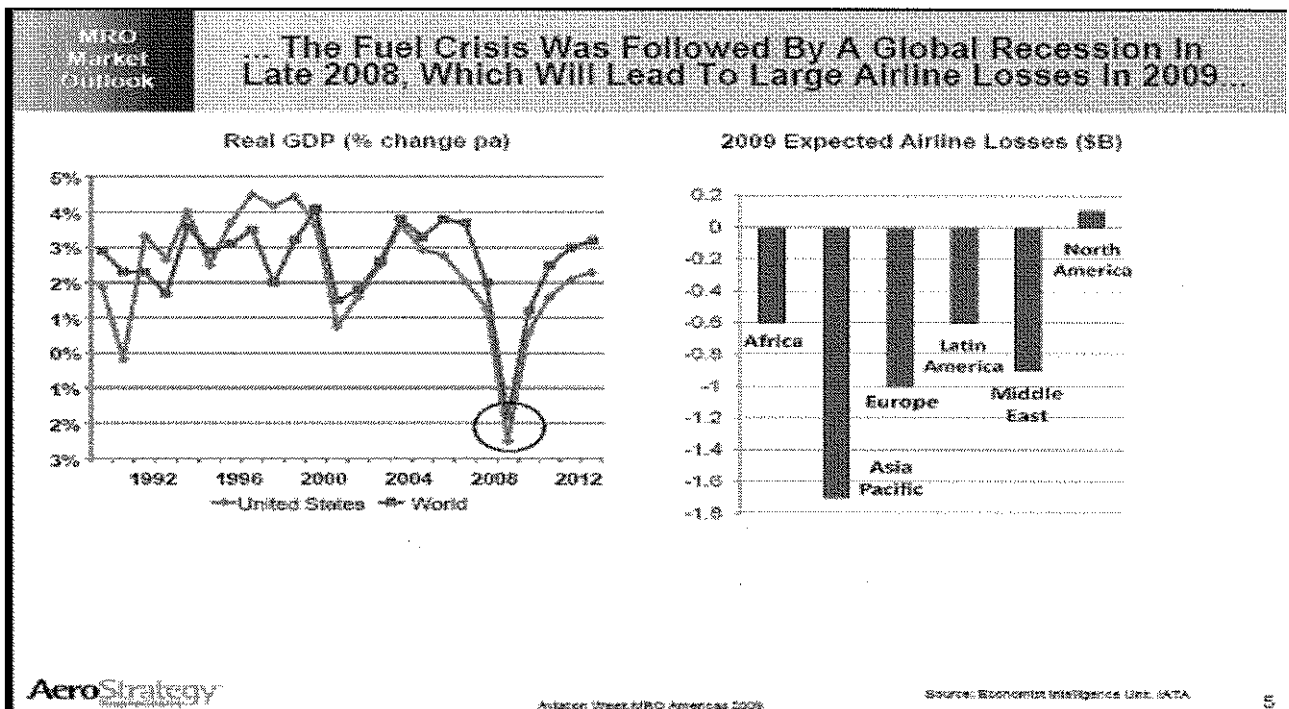
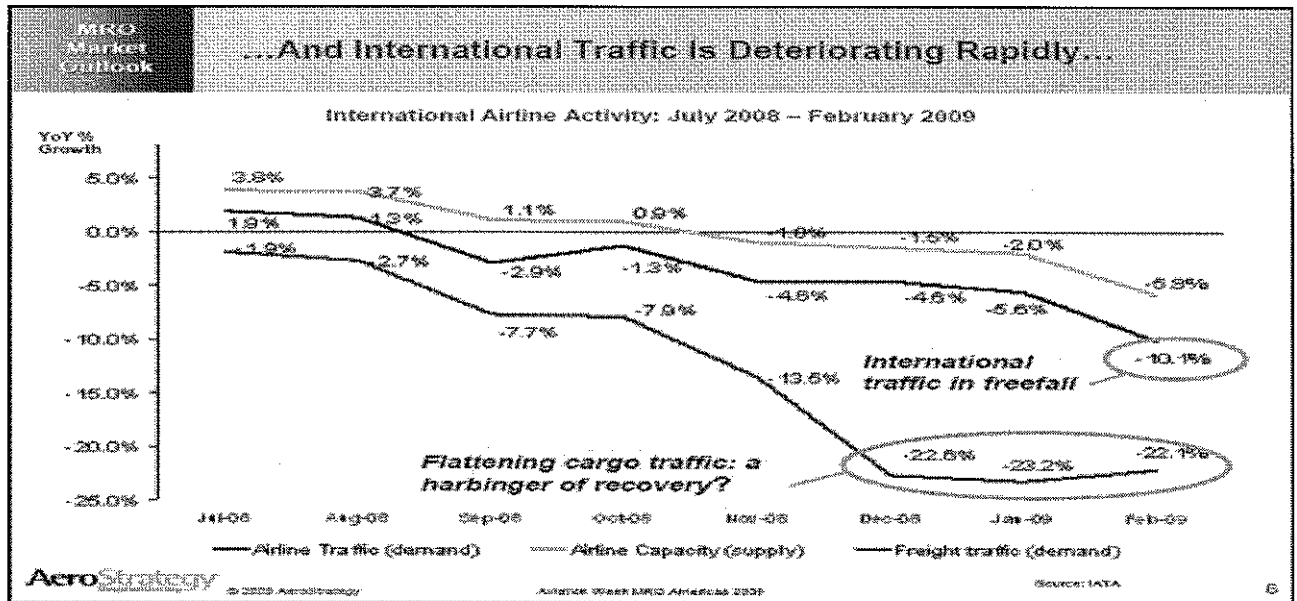
I risultati del traffico aereo mondiale nel 2008 sono riassumibili come segue: numero dei passeggeri aumentato dell'1,%, passeggeri/km cresciuti dell'1,8%, **tonnellate/km di merci declinate del 4,9%, ordini crollati del 47,2%**.

Gli andamenti sono stati differenziati nelle regioni del mondo: il traffico passeggeri si è livellato negli USA ed è cresciuto dell'8% in Medio Oriente e America Latina. Le aerolinee hanno iniziato ad adattarsi alla domanda declinante riducendo la capacità passeggeri tra 1 e 5%, a vantaggio delle "low cost" che hanno aumentato l'offerta del 14%.

Secondo IATA, l'associazione internazionale delle aerolinee, il combinarsi della discesa dei PIL e la volatilità del prezzo del petrolio (da 145 a 45 \$ il barile nel 2008), ha avuto come effetto immediato una riduzione degli ordini per nuovi velivoli e condurrà nel 2009 a un peggioramento delle perdite finanziarie delle aerolinee che



potrebbero triplicarsi rispetto alle previsioni iniziali fino al livello record di 9 miliardi di \$ (dichiarazione del presidente Bisignani all'Assemblea IATA dell'8 giugno 2009).



**Spazio:** superata l'illusione dello "spazio commerciale" questo settore resta dominio pressoché totale della domanda pubblica, quindi – a livello *Unione Europea* – le decisioni del Consiglio Ministeriale dell'Agenzia Spaziale Europea del novembre 2008 rappresentano una solida garanzia per il mantenimento dei livelli di investimento con conseguenze positive nel breve termine per le attività di ricerca, manifattura e offerta di servizi. Gli operatori commerciali nelle telecomunicazioni non hanno rivisto i piani di investimento a fronte di una crescente domanda di servizi

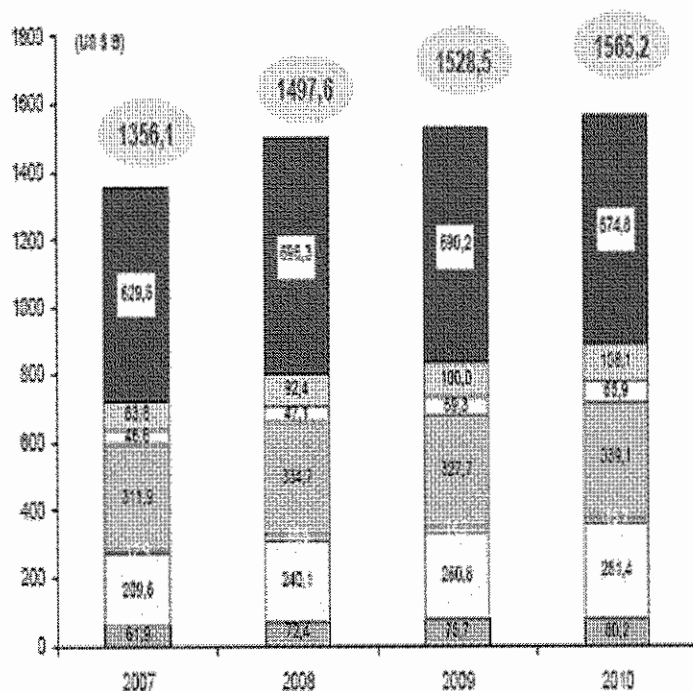
**Sicurezza:** uno scenario internazionale dominato da focolai di crisi regionali ed interregionali, sui quali agisce la diversa diffusione del reddito mondiale che miscelandosi con fattori etnici e religiosi scatena acute insoddisfazioni di intere aree del pianeta, porta ad attivare una **nuova e pressante** domanda di sicurezza dei Paesi dell'area euro-statunitense e del Giappone.

Nonostante gli effetti economici della crisi le quotidiane esigenze antiterrorismo, protezione delle infrastrutture critiche e delle aree metropolitane, controllo dei confini, sorveglianza marittima, protezione del territorio e gestione di situazioni di crisi e disastri naturali, gestione della sicurezza per i grandi eventi internazionali, portano in evidenza situazioni le quali esigono soluzioni che enfatizzano lo sviluppo di nuove ed impegnative sinergie tra tecnologie militari e civili per nuovi e sempre più costosi sistemi. In questo ambito è crescente la domanda mondiale di soluzioni elettroniche integrate a diversi livelli, dai sensori alle piattaforme, dai sottosistemi complessi ai grandi sistemi, che vengono interconnesse con infrastrutture sicure disegnate intorno alla disciplina di *Information Technology*.

**Difesa:** Le aree hi-tech delle **produzioni** funzionali alle necessità di difesa appaiono a livello mondiale più stabili rispetto ad altre aree dell'economia, ma ciò solo in quanto l'indubbio contenimento delle risorse in corso nella macroarea dei paesi avanzati (Europa - Nord America) è compensato – ma solo in termini di approvvigionamenti – dalla crescita della componente militare dei Paesi dell'area del Golfo e del sud-est asiatico.

L'unica area di effettivo incremento della spesa per ricerca e sviluppo del settore high-tech per la difesa è data da India e Cina che hanno superato la fase del *reverse engineering* sviluppando proprie capacità e creando patrimoni di tecnologie proprietarie.

Il **trend di crescita**, complessiva, del dato aggregato **a livello mondiale** della domanda connessa alle esigenze sovrane di difesa e sicurezza nazionale **è dovuto in particolare ai mercati delle aree mediorientale e asiatica**, come indicano i maggiori analisti quali SIPRI, Teal e Jane's (di cui la tabella).



(\*) procurement, R&D and supplemental included

	2008-2009 (%)	2009-2010 (%)
USA	-0,9	-2,2%
Middle East	8,9	6,1%
Former Soviet Union	26,0	11,2%
Europe	-2,1	3,6%
Asia	0,8	6,5%
Africa	0,8	7,9%
Americas	4,8	6,9%

Nei principali Paesi dell'area euro-statunitense più Giappone ed Australia risultano *invece* evidenti i vincoli crescenti che limitano gli investimenti per la ricerca e sviluppo nonché per l'approvvigionamento di beni specificamente progettati e prodotti per

esigenze di difesa in quanto le risorse finanziarie pubbliche disponibili vengono riservate alle priorità sociali fatte emergere dalla crisi.

**In Europa** le spese **nazionali** per la difesa, peraltro già ad un livello abbastanza inadeguato, sono entrate in una **fase di austerità** che avrà ripercussioni per il soddisfacimento delle esigenze in corso e programmate,

Il tentativo di Francia, Germania e Regno Unito di stabilizzare i livelli di investimento destinato alla ricerca e sviluppo di beni espressamente progettati per necessità di difesa utilizzando le misure di stimolo per l'economia o fondi di riserva viene messo in forse dalla priorità nell'ammortizzazione dell'ingente stock di liquidità statale profusa per la difesa del sistema del credito ciò che induce a ritenere che l'*effettivo* apporto di risorse *aggiuntive* al settore sarà legato a misure *straordinarie* quali ad esempio il grande prestito nazionale che il governo francese sta mettendo a punto — su base bi-partisan - per sostenere i suoi assi strategici fra i quali, ma non solo né prioritariamente, l'area difesa.

**Negli Stati Uniti d'America** il budget federale ha prioritariamente il vincolo di ammortizzare l'ingente stock di liquidità statale profusa per la difesa del sistema del credito assicurando nel contempo massima attenzione ad un progressivo riequilibrio del sistema pensioni in gravi difficoltà finanziarie dopo otto anni di drenaggio da parte della precedente Presidenza inoltre deve rispettare la priorità politica nata da impegni elettorali dell'attuale Presidenza diretti di ampliare la fascia di popolazione meno abbiente con assistenza sanitaria pubblica. Il **budget della Difesa**, in discussione al Congresso, deve dare priorità ai costi di quelle operazioni fuori area che vengono mantenute quali Afghanistan, tener conto delle nuove priorità strategiche dell'Amministrazione Obama e solo in via residuale dedicare fondi alla ricerca e sviluppo.

**In Giappone** la crisi oramai endemica del modello di sviluppo non induce a ritenere che nel medio periodo siano ragionevolmente prevedibili ingenti investimenti nella ricerca e sviluppo di beni espressamente progettati per necessità di difesa.