

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. XIII
n. 1-quinquies

RELAZIONE

SULLO STATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA PER L'ANNO 2007

*(Allegata, ai sensi dell'articolo 2, della legge 24 dicembre 1985, n. 808,
alla Relazione previsionale e programmatica per l'anno 2009)*

Redatta dal Ministro dello sviluppo economico

(SCAJOLA)

Presentata dal Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri

(MICCICHÈ)

—————
Comunicata alla Presidenza il 27 gennaio 2009
—————

INDICE

I	Risultati e prospettive dell'industria aeronautica italiana		pag.	3
	A.	L'industria aerospaziale e di difesa si appresta ad adeguarsi al quadro di incertezze e volatilità economiche e internazionali	pag.	3
	B.	Il ruolo costante della domanda di sicurezza nazionale	pag.	4
	C.	Il posizionamento dell'industria aeronautica nazionale nel nuovo contesto internazionale	pag.	9
	D.	Risultati dell'Industria aeronautica italiana nel 2007	pag.	14
	E.	Prospettive per il 2008 e anni successivi	pag.	19
II	Considerazioni conclusive		pag.	23

RELAZIONE SULLO STATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA NEL 2007

I. RISULTATI E PROSPETTIVE DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA

A. L'industria aerospaziale e di difesa si appresta ad adeguarsi al quadro di incertezze e volatilità economiche e internazionali

L'industria aerospaziale italiana – incluso il settore elettronico ad essa strumentale – ha chiuso il 2007 con un buon portafoglio di ordini (pari a circa 3-4 anni di produzione) e pertanto ancora in condizioni di programmare un adeguamento di breve-medio termine ad un quadro di difficoltà strutturali del sistema creditizio mondiale.

Il dinamismo del comparto italiano dei settori ad alta tecnologia (aerospazio, difesa e sicurezza) ha consentito per il 2007 [vedasi nota di aggiornamento sui riflessi degli eventi finanziari successivi all'agosto 2008] di acquisire una posizione significativa a livello mondiale, sia per risultati che per *performances*, posizionandosi al 9° posto tra i principali attori globali di tali settori.

Quadro industriale europeo

Azienda	Ricavi (Mil \$)		EBIT (Mil \$)		EBIT/revenues %	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
EADS	49400	53500	349	(-) 45	0,7%	(-) 0,1%
DASSAULT	4200	5620	466	653	11,1%	11,6%
BAE SYSTEMS	25300	31400	1960	2360	7,7%	7,5%
FINMECCANICA	14000	16300	1130	1480	8,1%	9,1%
GKN	1270	1640	373	442	29,4%	27,0%
ROLLS ROYCE	9830	10700	1270	1020	12,9%	9,5%
SAAB	2821	3684	236	386	8,4%	10,5%
SAFRAN	10800	13200	(-)233	8	(-) 2,1%	0,1%
THALES	12800	16800	947	1043	7,4%	6,2%
TOTALE	130421	152844	6498	7347	5,0%	4,8%

fonte: PricewaterhouseCoopers

La scelta di integrare in un soggetto unico (la FINMECCANICA dove la presenza dello Stato è circoscritta a circa un terzo) quasi tutte le principali realtà settoriali italiane, prima divise fra IRI ed EFIM e taluni privati, sta dando i risultati auspicati dall'allora Direttore Generale del Tesoro Mario Draghi nell'audizione in Senato del 24 marzo 1998. Conclusa la faticosa fase della liquidazione del passato, il gruppo ha seguito una precisa e ambiziosa scelta strategica di diversificazione anticiclica di linee di business e di alleanze internazionali, acquisizioni e integrazione di attività.

Tale strategia – intesa come risposta a una domanda del mercato globale che richiede soluzioni integrate militari e civili con una forte componente elettronica - in pochi anni ha integrato le capacità nazionali con analoghe realtà inglesi (elicotteri ed elettronica per la difesa) nel contempo avviando il radicamento nell'esigente e competitivo mercato statunitense della difesa con prodotti innovativi e insediamenti industriali in loco.

Nel 2007 si è assistito a un ulteriore rafforzamento di questa fase di crescita organica avviata nei primi anni 2000, un periodo difficile e di grandi trasformazioni, nel quale il modello multi-domestico di business adottato (al pari di BAeSystems, Thales e Safran), ha meglio consentito di adeguarsi

all'evolvere della domanda internazionale ed ha presentato minori rigidità strutturali ad esempio rendendo meno drammatico l'adeguamento al fluttuare del rapporto fra euro e dollaro.

Il consuntivo del 2007 può essere così riassunto:

- ⇒ il gruppo rappresenta i tre quarti del comparto nazionale con 35000 addetti, con una composizione (26000 *collari bianchi* e 9000 *collari blu*) tipica della manifattura hi-tech che privilegia le attività di ricerca, sviluppo e integrazione sistemi;
- ⇒ il fatturato è di oltre 13 miliardi di €;
- ⇒ la quota di mercato mondiale è dell'8% (è obiettivo di giungere al 10%, anche tramite la possibile acquisizione dell'azienda statunitense DRS specializzata nell'elettronica per la difesa e sicurezza);
- ⇒ gli investimenti in R&S rappresentano il 14% dei ricavi;
- ⇒ l'EBIT è pari all'8%;
- ⇒ il portafoglio ordini raggiunge 39,3 miliardi di €.

Sulle prospettive future incidono tuttavia i problemi emersi negli ultimi mesi nello scenario globale. Si fa riferimento da un lato alla crisi del credito – innescata dai mutui *subprime* statunitensi – che, facendo emergere la incontrollabilità dei cosiddetti “derivati”, ha posto in evidenza la debolezza strutturale del sistema finanziario di mercato specie statunitense e da un altro lato al lievitare dei costi delle materie prime, non solo energetiche, che ha accresciuto l'instabilità strutturale di un'economia mondiale di cui ha mostrato di colpo i “piedi d'argilla”.

L'industria aerospaziale - in simbiosi con il settore elettronico ad essa strumentale - abbisogna di certezze di lungo periodo nell'alimentazione di capitali che vedranno il loro rimborso a lungo e lunghissimo termine. Inoltre il trasporto aereo (che genera una quota importante della domanda) è condizionato dal costo dei carburanti e dal costo del lavoro specializzato (piloti, assistenti di volo, meccanici specializzati). Nella nota conclusiva di questa Relazione un cenno verrà fatto alle ancora indefinite conseguenze della crisi finanziaria dell'agosto-settembre 2008 i cui effetti caratterizzati da un irrigidimento della valutazione del merito del credito non potranno non incidere sui programmi di ammodernamento delle flotte aree dei vettori civili.

Tenendo conto delle condizioni congiunturali e creditizie sempre più difficili e squilibrate, in presenza di una concorrenza che si accresce anche per diversificazione ed ampliamento (paesi asiatici), con una ribadita supremazia tecnologica statunitense in molti settori, con “politiche” industriali non coordinate e coerenti in Europa, nonché le difficoltà del trasporto aereo, le prospettive moderatamente positive del 2008 non debbono nascondere le “ombre” che si delineano sul medio termine.

B. Il ruolo costante della domanda di sicurezza nazionale.

Nel settore aerospaziale la spinta innovatrice continua ad essere generata dallo sviluppo delle tecnologie per la sicurezza nazionale “allargata”, caratterizzate ora da particolare dinamismo per l'esigenza di prevenire e contrastare il nuovo terrorismo (la c.d. “minaccia asimmetrica”), che – per la loro peculiarità – hanno importanti ricadute in settori affini o contigui quali in particolare la sicurezza (nella duplice accezione della *safety* e della *security*), l'aviazione civile, i trasporti.

Lo sviluppo di queste tecnologie di prodotto e di processo, che si alimentano della ricerca di base e di lungo periodo finanziata dalla sinergia civile-militare induce una sempre più ampia spirale di fertilizzazione dei settori a tecnologia “matura”. Vengono coperti spettri di domanda che spaziano dal sistema di progettazione Catia (concepito nell'aerospazio e oggi diffuso anche nella progettazione di mobilifici) all'Head-Up-Display (concepito per aiutare i piloti da caccia e ora di imminente offerta sulle automobili). Le applicazioni aerospaziali hanno anche ampie ricadute in

telecomunicazioni, farmaceutica e biotecnologie, processi industriali per i tessuti speciali, e ancora nautica, trasporto ferroviario, industria marittima ed energia eolica.

La rilevanza delle tecnologie per la sicurezza nazionale "allargata" e della loro applicazione in altri settori, *fenomeno che va ben oltre i tradizionali "spin-offs"*, è ora diventata oggetto di dibattito anche da parte delle autorità comunitarie, che potrebbero prospettare una maggiore convergenza tra ricerca civile e ricerca per la sicurezza nazionale, ed infatti l'Agenzia Europea di Difesa sta già operando in questa direzione nell'ambito di progetti sui velivoli non pilotati.

La valenza strategica della ricerca duale è ben evidenziata dal Governo francese nel recente *Libro Bianco della Difesa*, dove si sostiene che una strategia industriale estesa a tutti i settori della sicurezza può realizzarsi unicamente in un approccio d'insieme, tale da sprigionare delle sinergie. Viene tra l'altro ribadito - come già descritto nel testo "*Défendre la France et l'Europe*" di Philippe Esper, Presidente del Conseil Economique de la Défense, ente consultivo del Ministero della Difesa francese (edizioni Perrin 2007) - che in effetti il 60% della ricerca finanziata dal Ministero della Difesa ha delle ricadute nel settore civile, rispetto a un più modesto 20% in senso inverso.

In una difficile fase economica che vede il nostro Paese impegnato in uno sforzo generale di recupero della competitività per riacquistare ruoli significativi sui mercati, è importante che i settori "maturi" possano contenere al massimo gli oneri, fissi e non ricorrenti, delle azioni di innovazione di processo e di prodotto. Ancorarsi alla tradizionale, quanto spesso artificiale o artificiosa separazione tra civile e militare, porterebbe ad inutili quanto costose duplicazioni e ritarderebbe il nostro ritorno sui mercati terzi.

L'estensione, l'imprevedibilità delle minacce e la complessità delle tecnologie per soddisfare le esigenze di sicurezza nazionale induce a ricercare, in una coerente evoluzione, soluzioni integrate con un approccio strutturato tra i diversi attori militari e civili. Vanno in questa direzione le prospettive di un rapporto funzionale, ad esempio, tra strumenti di sicurezza interna ed esterna per adempiere con efficacia missioni istituzionali complesse, quali il controllo del territorio e dei confini, la sicurezza degli approvvigionamenti a garanzia della sicurezza energetica e delle infrastrutture, la sorveglianza marittima, tutte tematiche che stanno emergendo come prioritarie in ambito europeo.

Rientrano in questo approccio diverse quanto specifiche filiere tecnologiche a vocazione elettronica, quali a titolo di esempio i sistemi di comunicazione, comando e controllo, i sistemi di sorveglianza satellitare, le reti di sistemi per la sicurezza, i sistemi non pilotati, i sistemi informativi, che attengono primariamente alla sfera sovrana degli Stati.

In questo quadro assume rilevanza la debolezza della domanda interna per la difesa che caratterizza l'Italia rispetto agli altri Paesi europei come evidenziato nella tabella che segue relativa al rapporto tra spese per la Funzione Difesa e Prodotto Interno Lordo

FUNZIONE DIFESA (% PIL) (miliardi di €)												
	ITALIA		FRANCIA		REGNO UNITO		GERMANIA		SVEZIA		SPAGNA	
		%		%		%		%		%		%
2005	13,64	0,96	28,86	1,68	44,55	2,48	24,70	1,10	4,30	1,5	9,76	1,07
2006	12,11	0,82	30,46	1,70	46,92	2,48	24,20	1,05	4,29	1,4	11,01	1,12
2007	14,48	0,94	31,22	1,73	44,01	2,20	24,40	1,04	4,09	1,3	12,70	1,21

Il bilancio francese (mission Défense) non include pensioni e sicurezza
 Il bilancio inglese (Defence Capability) e tedesco non includono le pensioni

Decisamente debole risulta la posizione italiana relativamente agli investimenti in ricerca e sviluppo per la difesa che rappresentano la chiave di volta dell'innovazione e della competitività

RICERCA E SVILUPPO (%PIL) (miliardi €)												
	ITALIA		FRANCIA		REGNO UNITO		GERMANIA		SVEZIA		SPAGNA	
		%		%		%		%				
2005	0,685	0,05	3,955	0,23	3,915	0,22	0,950	0,04	0,260	0,09	0,183	0,02
2006	0,604	0,04	4,147	0,23	4,000	0,21	0,950	0,04	0,267	0,09	0,187	0,02
2007	0,650	0,04	3,465	0,19	4,092	0,20	0,950	0,04	0,270	0,08	0,200	0,02

I dati R&S per l'Italia si riferiscono agli stanziamenti della Difesa e dell'MSE. Nel 2006 e 2007 i fondi MSE (in totale 700 M€) non sono stati erogati. Il bilancio della Difesa francese indica per il capitolo R&S 2007 un totale di 3645 M€ specificando che è cambiata la struttura del bilancio dello Stato. La Legge di Programmazione Pluriennale prevede invece un ammontare stabile di circa 4 miliardi di €

Anche le previsioni 2008 indicano che - al di là del divario quantitativo e tecnologico con gli Stati Uniti in molte aree sensibili - in Europa il quadro complessivo delle spese per la difesa e delle spese per ricerca indica il predominio di Regno Unito e Francia che, pur adottando strategie opposte, influenzano alleanze, programmi e strategie di ricerca.

Dati previsionali 2008

2008 (€ mld)	Funzione Difesa	Procurement	R&S	PIL
Italia *	15.2	3.3	0.3	1.540
Francia	29.3	7.1	3.6	1.934
Germania	24.6	4.3	0.7	2.487
Regno Unito	43.7	7,3	3.3	2.074
Svezia	4	1.3	0.1	340
Spagna	13	2.5	0.2	1.078
Giappone	33.7	5.1	1.0	3.200
USA **	444	108	57.2	9.148

Funzione difesa escluse pensioni- stime previsionali

Fonte: Bilanci Nazionali * Il dato include i finanziamenti aggiuntivi. Fonte: Note Aggiuntive del Ministero della Difesa ** Fonte: GELA, include le "Supplemental Appropriations" autorizzate PIL: fonte Eurostat, US Bureau of Economic Analysis

Si deve sottolineare che, nonostante le comuni difficoltà di finanza pubblica dei Paesi europei per rispettare i vincoli del *Patto di Stabilità*, alcuni risultano più virtuosi nella politica di difesa, continuando ad assegnare un elevato livello di investimenti stabile o in leggera crescita, pur se inserito in un quadro di razionalizzazione e ristrutturazione dei dispositivi militari.

E' il caso della Francia con il recente *Libro Bianco della Difesa* (gli investimenti saliranno progressivamente nell'arco di 7 anni dal già cospicuo volume di 15 miliardi di € a 18 grazie alle economie nelle ristrutturazioni: chiusure di caserme e taglio di 54.000 addetti), del Regno Unito con il Piano 2008-2012 del Ministero della Difesa (si prevede un aumento da 15,4 a 18,2 miliardi di sterline per Procurement, Equipment Support e Innovation) e anche della Germania che rivede il suo budget per la difesa 2008 (+290 Milioni di €).

COMPARAZIONE DELLE DIVERSITA' DI RIPARTIZIONE DEI BILANCI DELLO STATO

(%)	FRANCIA	GERMANIA	REGNO UNITO	SPAGNA	ITALIA
Debito pubblico	12,6	15,2	8,4	14,6	18,0
Educazione	17,4	3,3	14,7	2,3	9,0
Difesa e Sicurezza	10,9	10,4	9,4	2,9	4,1
TOTALE (Bn€) <i>media annua per Regno Unito</i>	340	283	588	349	464

solo 2008 LFI (depenses+prelevements recettes)

FONTI

Francia: LFI 2008 et Budget Pluriannuel 2009-2011

Germania: Bundeshaushaltsplan 2008 nach Einzelplanen

UK: 2007 Pre-Budget Report and 2008-11 Comprehensive Spending Review (debt interest 2008: assunzione invarianza)

Spagna: Presupuestos Generales del Estado Ejercicio presupuestario 2008

Italia: L. Finanziaria 2008

Se il ruolo dello Stato con la domanda di ricerca per la sicurezza nazionale è essenziale per assicurare lo sviluppo delle competenze tecnologiche chiave di un Paese, una analoga logica di promozione del patrimonio tecnologico nazionale nelle aree strategiche opera anche nel settore dell'aeronautica civile. In tale settore particolarmente il Governo francese risulta virtuoso quanto a investimenti e a innovazione degli strumenti di sostegno (si veda la scheda allegata).

Iniziative avviate dalla Francia – che di fatto guida la maggior azienda aeronautica europea EADS – per adeguarsi al mutare dello scenario economico mondiale.

Il Governo francese nell'ottobre 2007 aveva avviato un Piano di sostegno alla filiera dell'industria aeronautica civile, principalmente accompagnando la ristrutturazione e lo sviluppo delle Piccole e Medie Imprese, minacciate dai mutamenti della mondializzazione, con particolare riferimento alla crisi di Airbus (Power8 e cambio sfavorevole Euro / Dollaro).

Le misure annunciate prevedevano l'avvio di un Piano di oltre 600 milioni di € strutturato come segue: 50 M€ per un'analisi di 200 PMI, un fondo di garanzia per facilitare l'accesso al credito delle PMI con oltre 250 addetti; un fondo quinquennale di "capital développement" di 100 M€ di sostegno finanziario; un aiuto specifico di 100 M€ per i subfornitori di primo livello di Airbus; una dotazione di 150 M€ per R&D tramite aiuti diversificati, di cui 100 per Airbus.

*Nei primi mesi del 2008 il Governo francese ha deciso una **ulteriore serie di misure** volte a sostenere la filiera dell'industria nazionale dell'aeronautica:*

- o *Creazione di un fondo d'investimento (AEROFUND II) gestito da ACE Management, con una dotazione iniziale di 75 milioni di € ampliabile a 100, che diventerà "uno strumento della politica*

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.

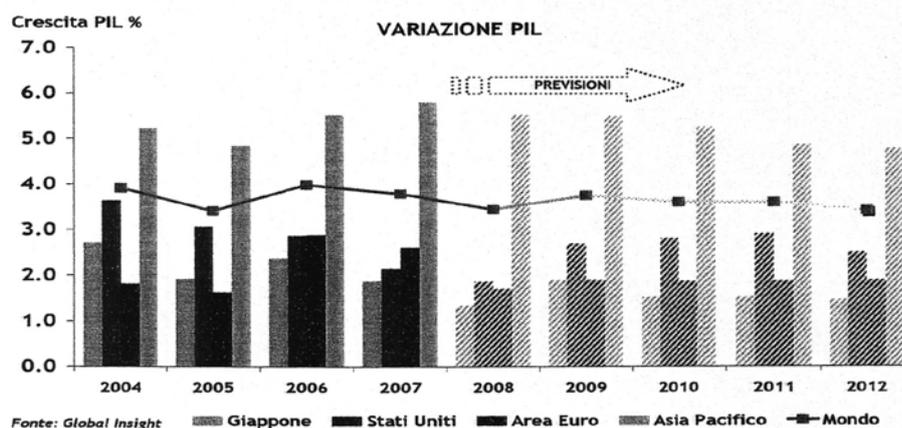
Il Governo francese, inoltre, con la Legge di modernizzazione dell'economia (loi 2008/776 del 4 agosto), ha conferito (Artt.151-163) alla Caisse des Dépôts et Consignations – istituita il “28 avril 1816 pour rétablir la confiance dans les finances publiques, après les désordres du Premier Empire” e successivamente 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 lo scatenarsi in contemporaneità di fenomeni di crisi mondiale, quali il *credit crunch* per la bolla di liquidità e la *crisi dei subprimes* 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

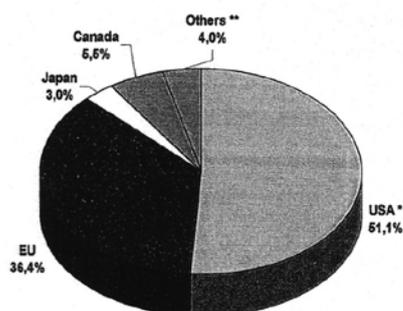
sicurezza energetica e degli approvvigionamenti, della proprietà intellettuale, della sicurezza dei confini e la difesa nazionale).

... 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⁺



Total: 284 billion Euro

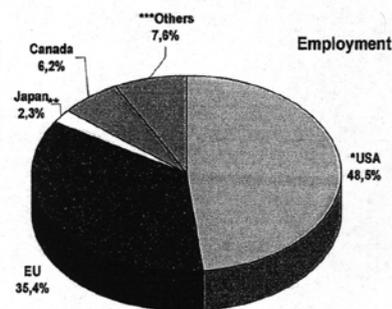
(+) unconsolidated turnover for EU

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

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

Source: ASD, AIA, AIA, AIA, S.I.A.C., 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, AIA, S.I.A.C., 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.

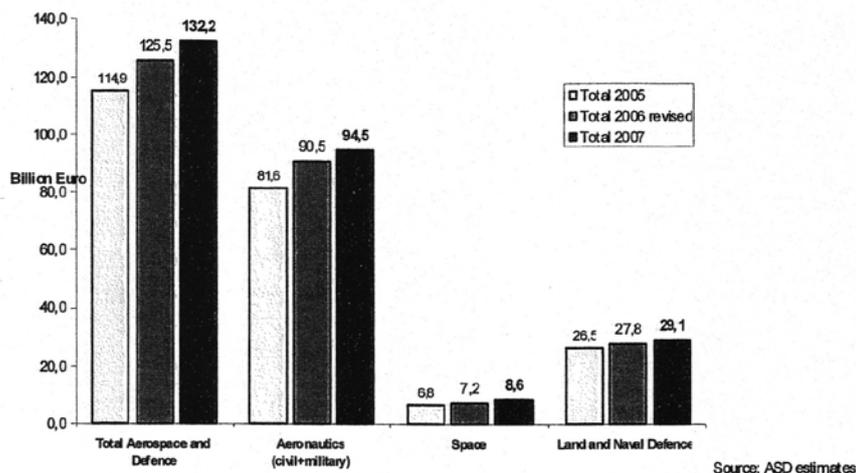
L'industria aerospaziale statunitense, riunita in ambito AIA (Aerospace Industries Association), ha nuovamente conseguito incrementi di fatturato arrivando alla soglia di circa 200 miliardi di \$, pari a una crescita annua superiore all'8%, con un incremento dei profitti da 6,7% delle vendite a 8,3%,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

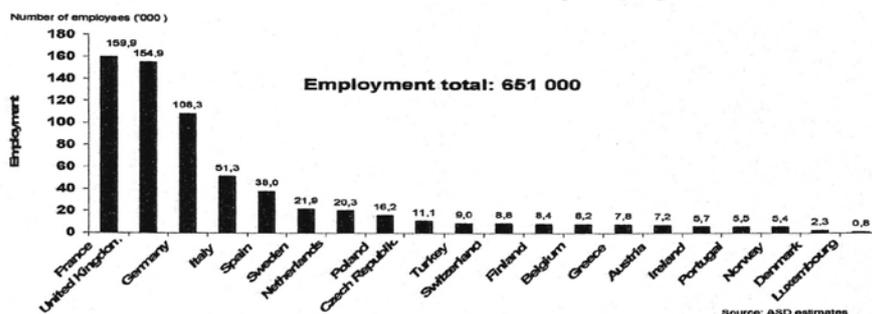
ASD Sector Turnover Breakdown



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.

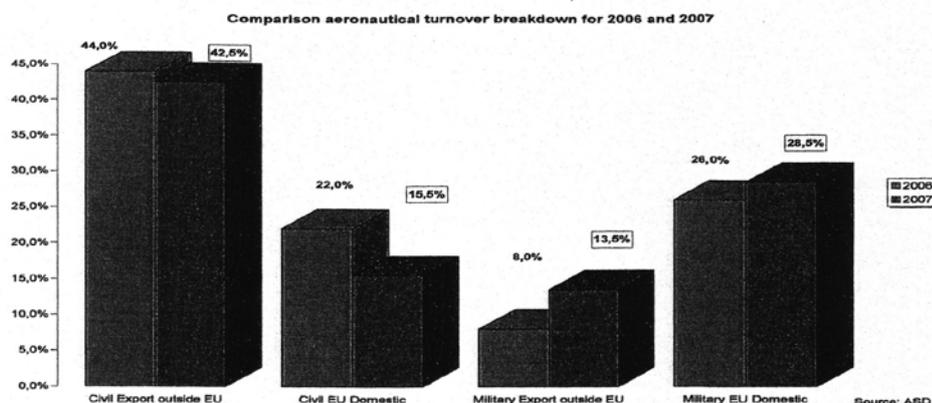
Un contenuto aumento del personale diretto (1,2%) porta il totale degli addetti europei a 651.000 unità.

National Contributions to Direct EU Aerospace and Defence Industry Employment



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 sistemistiche 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.

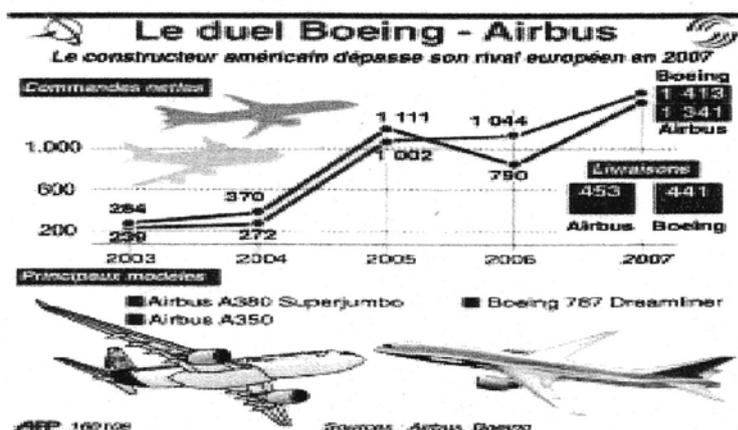
...il contesto di riferimento: l'evoluzione dei principali segmenti aeronautici

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.

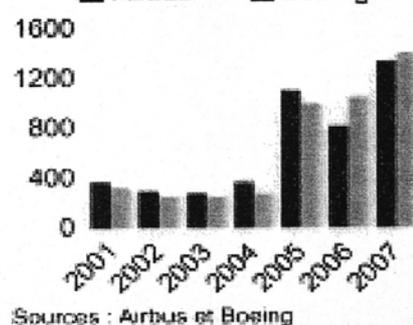
Nell'aeronautica civile – velivoli commerciali e velivoli regionali - gli ordini per complessivi 3435 aerei riflettono il miglior risultato in assoluto per il settore.

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.

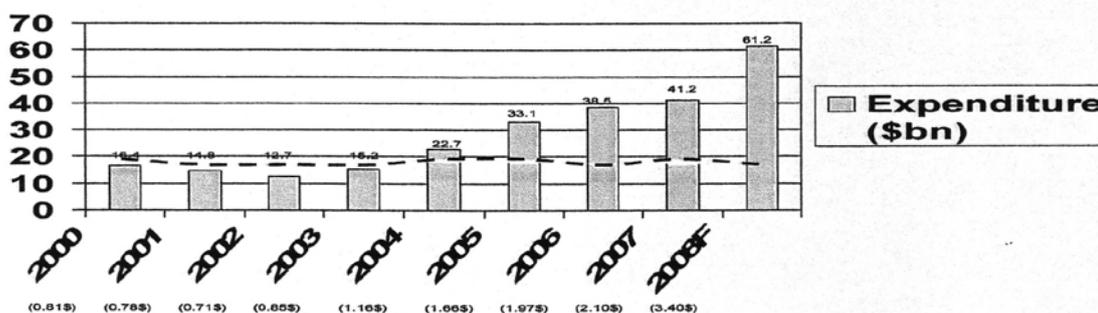
In particolare sono risultati molto positivi i risultati del **consorzio ATR (Finmeccanica/EADS)**, il quale ha totalizzato il numero record di 113 ordini netti della famiglia di turboprop regionali, che cumulativamente assommano a 950 dall'inizio del programma. Il portafoglio ordini è considerevole,

(193 velivoli) ed assicura un carico di lavoro continuativo di oltre 4 anni. Situazione questa ben diversa da quella del 2004, quando i velivoli in produzione erano 10 senza nuovi ordini.

Il favorevole andamento commerciale del settore civile ha comportato problemi industriali per tutti i grandi programmi aeronautici americani ed europei appena avviati o in fase di industrializzazione; stanno subendo rallentamenti con ritardi anche fino a due anni (peraltro si tratta di problemi di "dentizione" tipici di quasi tutti i programmi aeronautici) l'Airbus A380, l'Airbus A400M, il Boeing B787, per non parlare dell'Airbus A350 dilazionato di almeno 5 anni rispetto alla tabella di marcia iniziale. Si rammenta che Airbus, nel tentativo di risolvere diverse criticità tecnico-industriali sui programmi A380 e A400M, ha preso la decisione di trasferire 2500 ingegneri tedeschi sulle linee di assemblaggio finale di Tolosa e Siviglia, mentre Boeing ha rivisto la politica di global outsourcing richiamando attività delegate in Giappone sul B787.

E' peraltro da ricordare che al massimo sforzo industriale si è accompagnato un aumento dei costi dei beni di consumo (materiali) e per le aerolinee l'aumento dei costi del carburante che ha ingenerato una situazione di debolezza del trasporto aereo.

Costo del carburante per le linee aeree di jet in USA



NOTA: I valori indicati in parentesi sono i prezzi medi pagati al gallone tasse escluse.

Relativamente al comparto militare il 2007 ha visto un rinnovato interesse, come testimoniato dagli ordini (+25% in valore), dalle consegne (520 esemplari) e dai nuovi sviluppi tecnologici (focalizzazione su integrazione elettronica e velivoli non pilotati).

Attualmente i costruttori hanno in fase di sviluppo un contenuto numero di programmi militari di nuova generazione, ma realizzando investimenti molto significativi: si ricordano il JSF, il P8, gli UCAV (velivoli non pilotati da combattimento) USA, l'italiano M346 italiano, l'A400M di Airbus e il russo Sukhoi 35.

In costante aumento risultano i programmi di aggiornamento e integrazione avionica e di armamenti per ampliare le capacità di missione e allungare la vita operativa dei velivoli esistenti, da quelli progettati negli anni 70-80 (Mirage 2000, F15, F18, Tornado) all'Eurofighter e Saab Gripen Next Generation, fino alla trasformazione e integrazione di velivoli commerciali e regionali in versioni per aero-rifornimento e sorveglianza elettronica.

... e il posizionamento nazionale nei segmenti chiave

Nel settore velivolistico, l'industria italiana ha una presenza importante - anche se non ampia per dimensioni ma articolata in diversi segmenti - resa possibile dal possesso di capacità sistemiche autonome e di tecnologie proprietarie, che permette alla stessa di operare quale produttore di velivoli completi (il trasporto tattico Alenia C27J, gli addestratori Aermacchi M346 e M311, il velivolo business Piaggio P180 Avanti) e di partecipare ad importanti collaborazioni internazionali

nell'area militare con il Tornado e l'Eurofighter, e nell'area dei velivoli regionali con l'ATR (dove ha il ruolo di co-leader con EADS France).

Tale presenza si è consolidata e più recentemente ampliata con nuove alleanze e partnership internazionali sia in Europa (con ruolo di partner nel dimostratore non pilotato Neuron) sia all'esterno dell'Europa con gli USA come partecipante al programma F35 JSF (fase di Production, Sustainment and Follow-on Development) e con la russa Sukhoi con una joint-venture nel segmento dei velivoli da 100 posti nel jet regionale di nuova generazione SuperJet 100.

Nel 2007, relativamente ad attività non ricorrenti è continuato lo sviluppo del nuovo addestratore avanzato di quinta generazione M-346 e la collaborazione al JSF; sono anche proseguiti i progetti tecnologici nel promettente campo degli UAS relativi ai velivoli non pilotati, europei come il NEURON Europa e nazionali come Falco, Nibbio e Sky-Y.

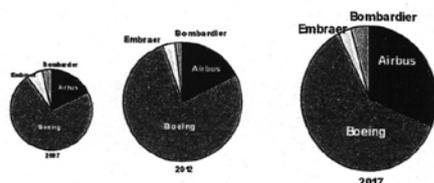
Sono anche proseguite le consegne, le esportazioni (come in Arabia Saudita) e gli aggiornamenti dell'Eurofighter (sviluppo e integrazione di nuove capacità multiruolo) e del C27J (si ricordano il mega-contratto insieme con Boeing e L-3 per i 78 velivoli dell'US Army e la commessa con la Romania per 7 esemplari).

Si segnala che a inizio 2008 hanno effettuato il primo volo il terzo prototipo del trainer M-346 e il primo C27J JCA (Joint Cargo Aircraft) per gli USA.

L'industria italiana si qualifica anche, con Alenia Aeronautica, come "global player" di grandi **sottosistemi aerostutturali** e con una forte competenza nei materiali avanzati e in particolare nei compositi. E' nota la tendenza dei capi commessa a delegare a partners specializzati in outsourcing parti sempre più importanti dello sviluppo di nuovi modelli per condividere il rischio industriale e gli investimenti. L'industria italiana ha acquisito nel tempo esperienza e credibilità, che le consentono di posizionarsi tra i primi fornitori mondiali del segmento e di collaborare con ruoli molto significativi sia con Airbus (programma A380) che con Boeing (programma B787).

Valore outsourcing (Mld Euro '07)

	2007	2012	2017
Airbus	0,96	1,83	3,94
Boeing	3,94	7,85	7,73
Embraer	0,33	0,32	0,43
Bombardier	0,20	0,23	0,52
Totale	5,43	10,24	12,62



In particolare in questo comparto meritano una specifica menzione le capacità tecnologiche che Alenia Aeronautica ha acquisito, attuando una strategia ultraventennale, per lo sviluppo e la realizzazione di grandi sottoassiemi in composito per velivoli *wide body* (per il programma B787 oggi – grazie anche alle ricerche attuate a suo tempo per il Sonic Cruiser - sono effettuate lavorazioni con la tecnologia dell' *one-piece barrel*).

Un settore-chiave per l'Italia è anche quello **elicotteristico**, il quale rappresenta un'area tecnologica dove l'industria italiana ha una posizione di leader mondiale con AgustaWestland. A seguito dell'acquisizione della britannica Westland, l'Italia ha integrato e completato le capacità di progettazione, realizzazione e gestione durante l'intero ciclo di vita operativa, di un'ampia gamma di elicotteri specializzati, le cui caratteristiche di eccellenza trovano conferma anche sui mercati internazionali più esigenti e meno accessibili, come gli Stati Uniti (US101), il Regno Unito (Future Lynx e AW109 Power), che hanno imposto un incremento dei volumi produttivi.

Il mercato mondiale dell'ala rotante è in forte espansione, e l'esigenza di soddisfare la domanda sta imponendo ai principali costruttori un'espansione delle capacità produttive con "ramp-up" che porteranno anche a triplicare le serie produttive. In tal senso vanno recenti iniziative di AgustaWestland specialmente negli Stati Uniti, dove è in fase di espansione il sito di Philadelphia.

La dinamica della competizione e dell'innovazione che caratterizza il settore elicotteristico rende vitale un'elevata intensità di investimenti in ricerca e sviluppo su modelli, configurazioni e soluzioni nuove, come ad esempio le tecnologie abilitanti "green", che rientrano nell'ambito del 7° Programma Quadro europeo per la Ricerca tecnologica nell'area tematica aeronautica JTI (Joint Technology Initiative), dove AgustaWestland svolge il ruolo di leader per le tecnologie tiltrotor relative al volo ibrido.

Altro settore chiave è costituito dall'**elettronica della difesa** in cui si inseriscono le attività nell'avionica, nei sistemi radar, nelle reti integrate di comunicazione, nei sistemi integrati per la sicurezza e sorveglianza, con forti relazioni anche con i sistemi spaziali. Nello scenario internazionale delle **possibili, e plurime, aree di crisi che porta a consolidare esigenze operative fortemente innovative**, questo settore assume particolare rilevanza: sempre più chiamati ad azioni di proiezione "fuori area" gli Stati Maggiori nazionali esprimono e consolidano nuove priorità dominate dalla **crescente necessità di integrare e rendere interoperabili sistemi complessi**. Il ruolo del comparto elettronico, intorno al quale sono ideate le nuove architetture di sistemi e le relative componenti sensoristiche, di comunicazione e simulazione, diviene quindi centrale e ad esso devono raccordarsi per avere e fornire dati aeromobili e unità navali, velivoli senza pilota, satelliti. Primari si presentano perciò la digitalizzazione del campo di battaglia, la force protection al soldato del futuro, il controllo dei confini e la sorveglianza delle aree marittime.

In una realistica prospettiva di rafforzamento dell'industria europea sono stati raggiunti accordi di cooperazione con Thales per la costituzione di tre joint-ventures nei settori dei sistemi di difesa subacquei, nei siluri, nei sonar.

Di notevole significato l'avvio del programma interforze Forza NEC, finalizzato a equipaggiare l'Esercito Italiano di capacità integrate (network-centric) e modulari di comando, comunicazione, intelligence, sorveglianza, acquisizione obiettivi.

Relativamente al **comparto motoristico**, l'industria italiana risente della mancata razionalizzazione dell'industria motoristica europea, che si conferma come condizione necessaria per un posizionamento realmente competitivo di questa in ambito mondiale sia nel campo civile che in quello militare.

Inoltre il notevole aumento del rapporto di cambio euro/dollaro ed il contemporaneo aumento del costo delle materie prime e dell'energia, avvenuto nel 2007, rendono sempre più difficile il mantenere l'industria nazionale ad un livello di competitività adeguata, nei confronti di una offerta da parte della concorrenza basata essenzialmente sul basso costo del lavoro esecutivo e da "collari bianchi". Le ristrettezze del bilancio Difesa comportano poi una contrazione della domanda interna sui programmi aeronautici per la Difesa che abitualmente sono una parte significativa dell'attività del settore.

Diventa urgente una linea di strategia governativa di lungo periodo, che coordini scelte per la Difesa e tutela delle aree di competenza italiane indirizzando le scelte di campo in modo che l'industria motoristica italiana abbia un ruolo distintivo anche nel quadro di operazioni di fusione e riassetto a livello europeo (ad es su programmi come il motore AE 2100 D2 per il C 27 J, il supporto alla manutenzione dello EJ200 per il Thyphoon ecc.). E' necessario che l'industria

italiana si caratterizzi nei suoi elementi distintivi e competitivi più importanti in modo da non soccombere nelle scelte di razionalizzazione e di efficienza che inevitabilmente ne deriveranno.

La principale azienda del comparto (Avio) - focalizzata sullo sviluppo e realizzazione di complessivi modulari delle turbine di bassa pressione e delle scatole ingranaggi dei più importanti turbogetti aeronautici militari e civili e sullo sviluppo, costruzione e gestione di sistemi spaziali (quali il Vega in collaborazione con ASI e di Ariane con ESA) - nel panorama delle nuove trasmissioni meccaniche per applicazioni aeronautiche (Face Gears) sviluppa la trasmissione di potenza e la trasmissioni comando accessori del dimostratore ATFI (Advanced TurboFan Integrator) con Pratt & Whitney Canada. L'ADP (Advanced Ducted Propfan) è il programma tecnologico da cui si sono derivate le maggiori capacità progettuali in questo campo.

Nel settore dei motori militari aeronautici vanno menzionati a titolo di esempio l'EJ200 del velivolo Eurofighter (per cui Avio fornisce il 21% dei componenti al consorzio europeo Eurojet) in fase di produzione ma anche i moduli turbina degli aeroderivati LM 2500 per la propulsione navale.

Nel campo dei motori commerciali Avio, in collaborazione con SNECMA Moteurs, in applicazione dell'accordo per la partecipazione come Risk Revenue Sharing Partner al programma SaM146 ha cominciato la produzione delle camere di combustione e trasmissioni comando accessori per la motorizzazione del velivolo regionale SUPERJET.

Nel panorama dell'industria aeronautica nazionale deve essere ricordato il ruolo significativo svolto - nella filiera della fornitura di equipaggiamenti e sottosistemi per i produttori finali di grandi sistemi aeronautici ed elettronici - dalle **Piccole e Medie Imprese**, che dispongono di capacità avanzate ma naturalmente centrate su sottosistemi di routine, parti e componenti sempre con qualifiche originariamente riferibili all'AQAP, in particolare. La specializzazione delle migliori PMI in aree puntuali (nicchie) di eccellenza ha consentito alle stesse l'assunzione del rango di fornitori diretti di prodotti per "capi commessa" internazionali quali Boeing e Airbus.

Di particolare rilevanza inoltre la presenza delle PMI nel segmento dell'*aviazione generale certificata*, che comprende le categorie Light Sport Aviation LSA (peso massimo fino a 1000 kg) e Very Light Aircraft (peso limite di 2000 kg), nel quale continua a registrarsi in Italia un fervore di iniziative con importanti risvolti esportativi.

Merita un accenno il fatto che le PMI italiane costituiscono (**fonte** Volare – Booz Allen) il quarto fornitore mondiale ed europeo nella fascia LSA, mentre complessivamente il complessivo segmento fattura 250 milioni di € con 6000 addetti. In particolare nuovi velivoli bimotori avanzati stanno entrando sul mercato internazionale in alcuni casi anche con linee di produzione previste negli USA. Si ricordano il bimotore a pistoni Tecnam 2006T con 50 ordini e certificazione EASA (la Tecnam ha acquisito la spagnola Composite Aeronautic Group con l'obiettivo di raddoppiare la produzione da 300 a 600 serie anno), e il bimotore multiruolo SkyCar da 5 posti della OMA Sud Sky Technologies il quale si presenta con una configurazione aerodinamica e avionica integrate molto innovative e un concetto di impiego ed ergonomia automobilistici (ha recentemente effettuato il primo volo e ne è prevista la produzione anche negli USA).

E. Prospettive per il 2008 e per gli anni successivi

... Segnali di solidità del settore aerospaziale e difesa per il 2008 e di incertezza nella ulteriore prospettiva

Le fasi iniziali della crisi economica mondiale di fine 2007 avevano inizialmente indotto gli analisti a un pessimismo diffuso sulle reali capacità delle industrie di resistere alle nuove sfide, prevedendo la fine del "boom", con il crollo della domanda del trasporto aereo e degli investimenti nella difesa dovuti alla crisi finanziaria delle aerolinee e le difficoltà di finanza pubblica degli Stati.

La constatazione che l'area Euro ha retto all'impazzito prezzo del greggio petrolifero ed assorbito l'aumento di costo delle materie prime non deve indurre nella facile speranza di una soluzione

indolore. Nel medio periodo la drastica revisione del credito non potrà non avere effetti radicali sulla struttura delle industrie aerospaziale e del trasporto aereo.

Nel primo semestre del 2008 si è registrato un aumento sia dei ricavi (+8-10%) che dei risultati operativi (10-15%) e degli ordini di velivoli commerciali ed elicotteri consolidando il portafoglio (circa 8500 velivoli dei quali 7300 Airbus e Boeing, pari a circa 4-5 anni di lavoro), mentre è rimasto costante il rateo produttivo e l'andamento delle consegne.

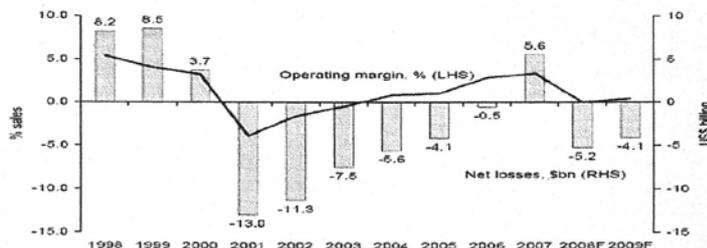
In particolare gli ordini di velivoli civili sono stati (primi 7 mesi del 2008) di 1655 unità, tra i quali in particolare 13 A380, 157 A350, 114 B787, 15 MRJ cinesi e 49 SuperJet100 russi: è la prima volta che nuovi velivoli riscontrano un tale successo commerciale (477 A350 e 931 B787) con largo anticipo rispetto alla loro entrata in servizio.

Nello stabilimento Alenia Aeronautica di Pomigliano d'Arco è stata prodotta la fusoliera n°800 del velivolo ATR dal lancio del programma nel 1984.

Per far fronte alla domanda, le imprese europee (complice anche l'effetto benefico del cambio euro/dollaro) hanno avviato una campagna acquisti di imprese USA, acquisendo nuove capacità tecnologiche e industriali, e stanno investendo per raddoppiare o triplicare le capacità produttive.

Dati meno positivi sono peraltro emersi per il trasporto aereo: nei primi sei mesi del 2008 si è registrato un rallentamento della crescita del traffico passeggeri (4% contro 6,7% nello stesso periodo del 2007)

Losses expected to continue into 2009



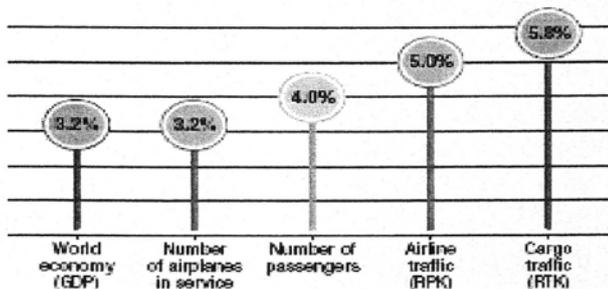
Fonte: ICAO, IATA, settembre 2008

e la IATA ha rivisto per due volte al ribasso le stime per il 2008, prevedendo perdite tra 2,3 e 6 miliardi di \$ con un prezzo medio del Barile di petrolio nella fascia 106 - 135\$

Nel **settore civile**, gli analisti prevedono **per il lungo termine** una fase di crescita delle vendite di velivoli commerciali, spinta in particolare dalla forte domanda dei paesi asiatici e dal relativo maggiore potere d'acquisto dei consumatori. Secondo Boeing, la domanda di traffico aereo fino alla 2026 dovrebbe registrare un tasso annuo di crescita del 5% per i velivoli passeggeri e del 5,8% per i velivoli cargo.

MARKET GROWTH RATES

2007-2027



Le previsioni di Airbus sono riassunte nella seguente tavola:

Asia-Pacific: the largest demand

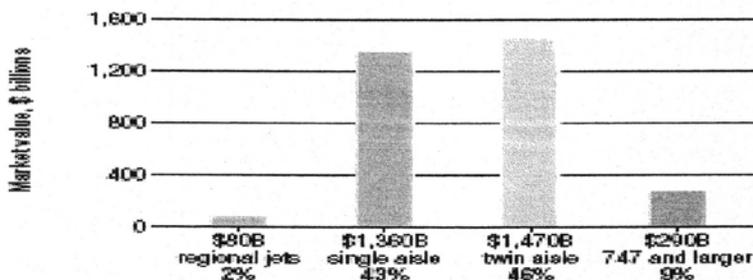
	2007 -2016	2017 -2026	2007 -2026	% of world deliveries
Asia-Pacific	3,873	3,558	7,231	31%
North America	2,412	3,845	6,257	27%
Europe	2,627	3,102	5,729	24%
Latin America	771	677	1,448	6%
Middle East	508	678	1,184	5%
Africa	464	416	880	4%
CIS	340	316	656	3%
World demand	10,793	12,592	23,385	100%

Passenger aircraft >100, (excluding freighters)

Molto simili poi risultano le previsioni di Boeing e di Airbus, pur se con diverse peculiarità legate all'analisi di singoli segmenti, di entrambi i costruttori in relazione alla domanda di velivoli commerciali nei prossimi 20 anni:

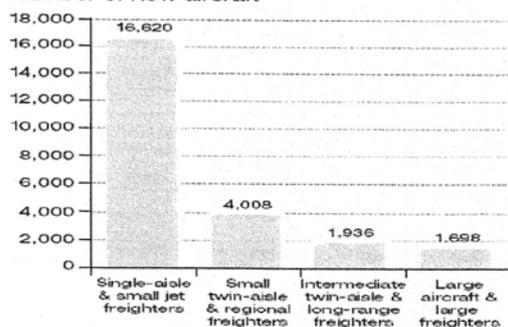
MARKET VALUE: \$3.2 TRILLION

2008-2027



New aircraft deliveries 2007-2026

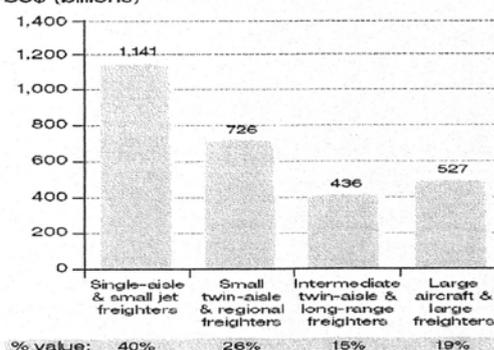
Number of new aircraft



Passenger aircraft >100 seats

Passenger and freighter deliveries worth US\$2.8 trillion

US\$ (billions)



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 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.

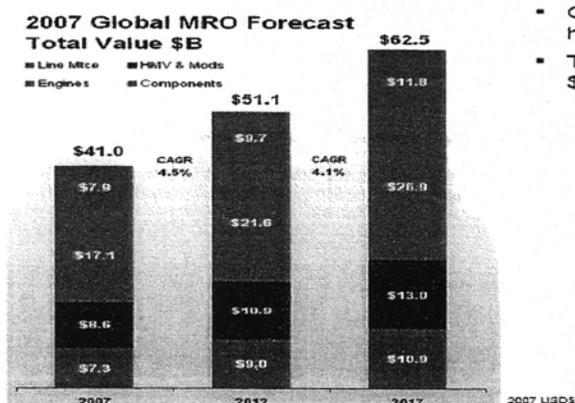
La maggiore spinta all'innovazione tecnologica deriva dalla trasformazione dei requisiti che hanno fatto emergere il segmento di sistemi non pilotati UAS. E' prevista una crescita sostenuta della domanda nel lungo termine (2007-2036) da 5 a 24 miliardi di \$, a motivo dell'evoluzione delle

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.

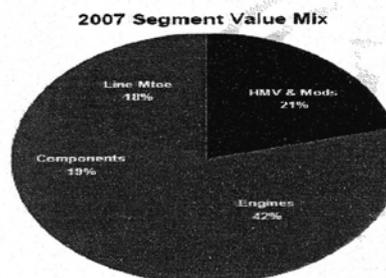
L'Europa si presenta frammentata anche all'interno di singoli Paesi (Francia), e ogni industria nazionale ha in corso programmi di dimostratori di tecnologie abilitanti con l'obiettivo di posizionare le competenze e l'esperienza acquisite nel momento in cui si verificheranno le condizioni per lanciare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



- Global growth is expected to maintain a healthy clip of 4.5% CAGR
- The \$41B industry of 2007 will grow to \$62B over the 10 year forecast period



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: **E**ntreprises de **T**aille **M**oyenne), 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.

