

INDUSTRIA AERONAUTICA LE RICADUTE SUL MADE IN ITALY DELLA SFIDA TRA I DUE COLOSSI MONDIALI

NEI JET DI NUOVA GENERAZIONE

Boeing o Airbus, incassa l'Italia



Hanno brindato al record di aerei commerciali ordinati all'americana Boeing nel 2006: in totale ben 1.044 velivoli contro i circa mille del 2005 e gli appena 272 del 2004. Ma qualche giorno dopo hanno partecipato con uguale trasporto ai festeggiamenti di consolazione in casa della rivale Airbus che ha cominciato bene il 2007 annunciando un ordine da cento aerei di AirAsia Bhd, compagnia low cost malese. I boss dell'industria aerospaziale italiana (con in testa le società controllate da Finmeccanica) stanno infatti traendo ampi profitti dalla «politica dei due forni», per citare la celebre locuzione coniata da Giulio Andreotti e fatta propria dall'ad e presidente di Finmeccanica Pierfrancesco Guarguaglini, di cui sta beneficiando l'intero comparto. Una politica che, nella fattispecie, consiste nell'evitare l'ingresso in Eads (il gruppo franco-tedesco che controlla Airbus) per rimanere partner o fornitore privilegiato anche della Boeing, puntando su qualità, ricerca, innovazione piuttosto che sul costo del lavoro come negli scorsi decenni, e diventando così interlocutore indispensabile dei due colossi dell'aviazione civile. «Un comparto nel quale non esistono soluzioni europee o americane, ma solo migliori soluzioni», dicono in Finmeccanica.

Le commesse più importanti sono affidate al gruppo Finmeccanica. Ma anche a molte medie aziende come Avio, Piaggio e Cimolai

Alla Boeing, il primo gruppo aerospaziale al mondo guidato da Jim McNerney con una divisione italiana presieduta dall'ambasciatore Rinaldo Petri gnani, considerano il Paese un partner strategico di primaria importanza. Negli ultimi quarant'anni molti programmi dell'azienda di Seattle hanno coinvolto l'Italia, che attualmente è il secondo partner industriale di Boeing in Europa. Con 14 programmi in corso e circa 30 fornitori, questo volume di business, secondo uno studio dell'Oxford economic forecasting, sostiene oltre 8 mila posti di lavoro diretti e circa 25 mila indiretti. Ai quali si aggiungeranno 1.200 nuove unità già da quest'anno: va, infatti, a regime il programma 787 Dreamliner, la realizzazione di un aereo molto avanzato per sicurezza, soluzioni tecnologiche e risparmio energetico. In questo ambito Alenia aeronautica (la principale controllata Finmeccanica nel settore) non ha il ruolo di mero fornitore ma ha una partner-

ship risk sharing e ha ottenuto un primo ordine pluriennale del valore di 1,1 miliardi di dollari. Un netto balzo rispetto al passato: il fatturato 2005 di Alenia aeronautica al gruppo Boeing è stato di 119 milioni di euro, quello atteso per il 2010 sarà di 750 milioni. A tale scopo la società guidata da Giovanni Bertoloni ha costituito una joint venture con l'americana Vought per assemblare in un impianto nella Carolina del Sud la fusoliera, realizzata soprattutto nel nuovo stabilimento di Grottaglie, in provincia di Taranto, il più moderno al mondo per la produzione di grandi componenti in composito (*vedere articolo nella pagina accanto*). Allo stesso progetto lavorano anche a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli, dove ha sede il centro di ingegneria e ricerca nonché a Foggia dove si realizzeranno i piani di coda. Alenia aeronautica, inoltre, produce tutti i pannelli di fusoliera del velivolo commerciale di medio-lungo raggio Boeing 757 tra Torino e gli stabilimenti del Napoletano, mentre la controllata Aeronavali è l'unico centro al mondo riconosciuto dalla società americana per la trasformazione, la manutenzione e la revisione dei suoi aerei, negli stabilimenti di Napoli e di Venezia.

Collaborano con Boeing o ne sono for-

nitrici non occasionali numerose altre aziende italiane. Prima di tutto la Umbra cuscinetti, azienda di Foligno, guidata da Valter Baldacchini che fattura 70 milioni e occupa 600 persone. Ha firmato con la società americana un contratto da 70 milioni di dollari per la fornitura di viti a ricircolazione di sfere (di cui è leader mondiale), flap e stabilizzatori creando a tale scopo due aziende a Everett (Seattle), vicino agli stabilimenti Boeing. Avio, controllata dal fondo di investimento britannico Cinven (Finmeccanica ne detiene il 15%), tra Pomigliano d'Arco e Acerra è coinvolta nel programma per la fornitura e il supporto dei motori per i KC-767 Tanker. La Aviointeriors di Latina fornisce sediolini e arredamenti interni. La Moreggia di Torino produce per la Boeing porte, prese d'aria, comandi di volo e strutture in composito. E nello stabilimento di Brindisi, la Salver realizza parti strutturali dei velivoli. Nei progetti della Boeing sono tra l'altro coinvolte la Piaggio a Finale Ligure, Alenia spazio a Torino, AugustaWestland a Frosinone. La collaborazione tra Boeing e aziende italiane riguarda anche l'individuazione e il trasferimento di tecnologie. In particolare, due progetti dal valore di 35 milioni di dollari sono in sviluppo con il Cira di

Capua per lo studio di sistemi anti-ghiaccio e con Alenia aeronautica per lo sviluppo di nuove tecnologie acustiche: coinvolgono, tra gli altri, il Politecnico di Torino e il Cnr.

Minori rispetto a quelle di Boeing ma di tutto rispetto sono anche le ricadute per il sistema Paese delle attività di Airbus, gruppo che ha chiuso un anno difficile con gli ordini in calo da 1.055 a 800 aerei e una quota di mercato mondiale scesa dal 51 al 45% ma che sta registrando nuovi forti ordini nel 2007. Le commesse Airbus sostengono direttamente 1.200 posti di lavoro che, con l'indotto, salgono a 3.400. Alenia aeronautica svolge la parte del leone anche con il consorzio europeo, che le garantisce un giro d'affari salito da soli 35 milioni di euro nel 2003 ai 91 milioni del 2005, fino ai previsti 310 milioni del 2010. Il programma più importante per la controllata di Finmeccanica è quello per l'A380, della cui cellula realizza il 4%, la quota europea più significativa al di fuori dei soci. Fino al 2020 le attività dell'azienda italiana avranno un valore di 2,8 miliardi, oltre alle forniture di strutture in materiale composito per la versione cargo dell'A380 e a nuove responsabilità nella fornitura di porte e impianti di condizionamento. Nella galassia Finmeccanica sono fornitori di Airbus anche Aermacchi (segmenti di carlinga) e Selex communications (pannelli di controllo elettronico). Numerose altre sono le aziende che collaborano con la società di Tolosa. Qualcuna, come la Moreggia e la Salver, lavora anche con Boeing. La Costruzioni Cimolai di Pordenone (nota per il restyling dello stadio olimpico di Atene e per il braciere olimpico di Torino) è responsabile delle carpenterie metalliche nello stabilimento di Tolosa dove si assembla l'A380. La Geven di San Sebastiano al Vesuvio (Napoli) fornisce sediolini e arredamenti; la Mecaer di Borgomanero (Novara) componenti idrauliche; la Gse di Brindisi e la Ilmas Sud di Acerra (Napoli) parti della pavimentazione; la Sicamb di Latina settori della fusoliera.

Pietro Romano