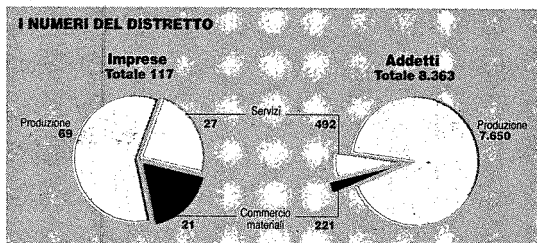


LO SCENARIO / Un territorio dinamico in piena evoluzione che cerca un'identità comune con un obiettivo preciso: favorire l'accesso



Qui sopra, Sabrina Merletti responsabile commerciale e qualità prodotto della Meccanica Merletti



Nella foto qui sopra, Michele Graglia, presidente dell'Unione degli Industriali della provincia di Varese

“Così abbiamo messo le ali alla provincia dell'aerospazio”

In questo spicchio di Lombardia Alenia Aermacchi e Agusta Westland, aziende di punta del gruppo Finmeccanica, trainano l'occupazione in un comparto ad alto valore tecnologico

GIORGIO LONARDI

Varese, ovvero «la provincia con le ali», è il cuore del settore aerospaziale italiano. I numeri di una fresca ricerca curata dall'Unione Industriale di Varese fanno riflettere: 117 imprese, 8.363 addetti, il 30% dell'export italiano del settore per un valore di circa 1.060 milioni di euro. Ma non basta. Perché in questo spicchio di Lombardia sono presenti robusti insediamenti di Alenia Aermacchi e di Agusta Westland, aziende di punta del gruppo Finmeccanica. Senza contare l'impetuosa crescita dell'occupazione: 720 nuovi posti di lavoro solo nell'ultimo anno, di cui il 35% destinati a laureati. E solo nelle aziende maggiori. Insomma, a prima vista siamo di fronte ad un territorio molto dinamico in un comparto ad alta tecnologia. Anche perché se forziamo i confini del distretto allargandolo a buona parte della Lombardia osserviamo una realtà composta da 207 aziende per 12 mila addetti totali.

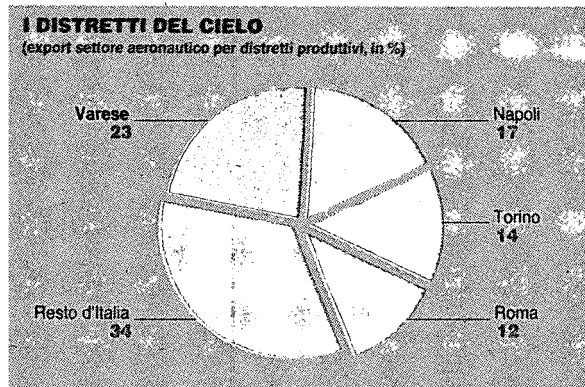
Eppure, come spiega Marco Fortis, vicepresidente della Fondazione Edison ed attento studioso dei distretti italiani qui a Varese possiamo osservare più un «cluster», vale a dire ad un gruppo di imprese dello stesso settore disseminate su un territorio abbastanza vasto, che un distretto vero e proprio. Inoltre fra le imprese dell'aerospazio non c'è ancora la percezione di costituire un gruppo compatto dotato di un'identità precisa. Senza contare che «la provincia con le ali» non fa parte dei 200 distretti che vantano un ri-

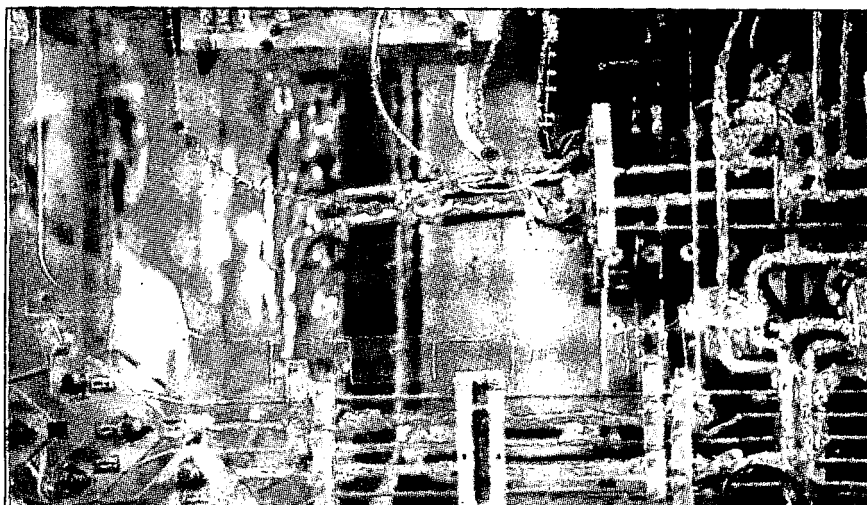
conoscimento sul piano legislativo. E allora?

In realtà in questo momento Varese ci offre l'opportunità di assistere

ai primi passi di un «distretto nascente». Un'affermazione che però va puntualizzata per evitare fraintendimenti. «Nel 1910, sette anni dopo il primo volo dei fratelli Wright», racconta Michele Graglia, presidente dell'Unione degli Industriali della provincia di Varese, «la provincia vide sorgere le prime aziende di un settore in erba: la Società anonima Nieuport-Macchi, oggi Aermacchi, la Caproni e poi la Siai Marchetti e l'Agusta. Aziende storiche attorno alle quali si costruì un distretto aeronautico che con il tempo ha saputo crescere creando quelle competenze diffuse che sono la vera ricchezza di un territorio».

Insomma, non sono le aziende ad essere «nuove». Bensi il distretto che proprio grazie allo studio degli industriali di Varese, curato da Paola Margnani sta diventando consapevole della propria forza. «Siamo qui perché vogliamo dare visibilità d'insieme», ha spiegato recentemente Graglia illustrando il rapporto a un folto gruppo di imprese, «Vogliamo scattare una fotografia in cui tutti voi possiate riconoscervi. Che ce ne sia bisogno è fuori di dubbio. È un bisogno di riconoscimento anche ufficiale. È un bisogno di contarsi e di incontrarsi. Inizieremo a contarci anche sulla scorta dei risultati del lavoro di ri-





Qui a destra, un'immagine in volo di un Atr 42, l'aereo regionale prodotto da Alenia Aeronautica. A sinistra, una fase dell'assemblaggio di un satellite

costruzione della filiera operato dal nostro ufficio studi».

Come appare in controluce dalle parole di Graglia fra gli obiettivi che si pongono gli industriali c'è anche quello di ottenere il riconoscimento ufficiale del distretto aerospaziale. Anche perché lo status ufficiale di distretto potrebbe favorire l'accesso a fondi pubblici di provenienza regionale. L'obiettivo: favorire l'accesso delle piccole e medie imprese dell'indotto all'innovazione tecnologica in modo da competere più efficacemente con i paesi in via di sviluppo.

Intendiamoci, l'high tech non manca nella «provincia con le ali». E per trovarlo non occorre bussare necessariamente alle sole porte di Aermacchi o Agusta. Prendete il caso della Secondo Mona fondata nel lontano 1903 come industria che produceva biciclette. Ebbene l'azienda di Somma Lombardo, circa 27 milioni di euro di fatturato nel 2007, ha messo a punto una tecnologia invidiabile in parecchi settori. A cominciare dal delicato comparto degli impianti per combustibili.

Basta mettere piede negli stabilimenti di Somma Lombardo della Secondo Mona per imbattersi in un «simulatore» che riproduce la sagoma di un aereo in grandezza naturale. Si tratta di un sistema a terra su due assi in grado di imitare tutte le manovre, anche le più ardite, effettuate da un aeroplano in volo. In questo modo i tecnici sono in grado di osservare come si distribuiscono in volo i pesi del carburante. Ma anche di testare il comportamento sotto stress di tutti i componenti progettati e prodotti dal gruppo.

All'interno del distretto di Varese la Secondo Mona, (fornitrice in via diretta o indiretta anche di gruppi come la canadese Bombardier, la brasiliana Embraer o la franco tedesca Eurocopter, senza dimenticare il consorzio Panaria che produce il Tornado e il consorzio Eurofighter per il caccia europeo) costituisce sia per di-

L'elicottero del Vip

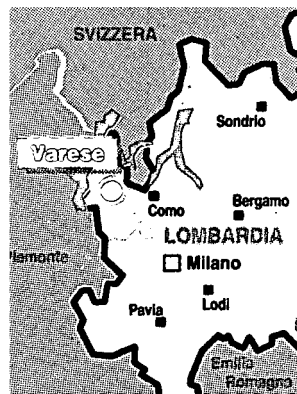


La foto qui accanto mostra un particolare della trave di coda di un elicottero della AgustaWestland: si tratta di uno degli AW139 acquistati dalla Guardia Costiera giapponese: un modello caratterizzato da una grande maneggevolezza per cui viene usato per mansioni tecniche, come nel caso giapponese, o per gli usi 'corporate': in questo caso, però, con allestimenti e rifiniture di lusso

mentione sia per capacità tecnologica un protagonista d'eccellenza in grado d'investire in innovazione. E capace di coordinare una serie di fornitori per progettare e produrre interi apparati.

Tuttavia, come dice Giorgio Brazzelli (vedi intervista a fianco), presidente di Alenia Aermacchi il tessuto medio del distretto è formato da imprese più piccole da 20-30 dipendenti. Si tratta di aziende che debbono competere con concorrenti internazionali di ben altre dimensioni. E che appaiono molto interessati all'ottenimento dello status di distretto ufficiale da parte della «provincia con le ali». Anche perché nel frattempo le altre regioni italiane dove è presente l'industria aerospaziale si sono mosse con grande velocità. Nell'ottobre scorso Puglia e Campania hanno firmato un protocollo d'intesa che schiude le porte per il primo distretto interregionale d'Italia che raccoglie 150 aziende con un giro d'affari di 2 miliardi.

In realtà le grandi manovre sono appena all'inizio. A fronte dell'attivismo di Puglia e Campania, infatti, si sono messi in moto anche il Piemonte (circa 6mila addetti), il Lazio (3.600 dipendenti) mentre anche la Liguria (2.500 occupati) si sta guardando attorno. Il disegno



“
Le singole realtà esistono da tempo, ora si evolvono in modo innovativo i rapporti
”

dell'Unione Industriale di Varese?

politico che sta prendendo corpo è quello di un «metadistretto» che metta assieme l'intero settore aerospaziale italiano. E Varese?

In effetti, almeno per ora sembra che il distretto lombardo sia più impegnato a mettere in luce la propria eccellenza (la ricerca

“
Un tipico "cluster" con gruppi di società disseminate su un'area abbastanza vasta
”

se è ancora in corso) che a imbastire negoziati con le altre regioni. Senza contare che in Lombardia si respira un certo scetticismo nei confronti di un metadistretto nazionale dai labili confini. Secondo Sabina Merletti, responsabile commerciale e qualità prodotto della Meccanica Merletti, azienda da 2,7 milioni di fatturato specializzata nella produzione di particolari meccanici in metallo l'unica strada percorribile è la creazione di un «metadistretto» a livello lombardo.

A parere di Merletti «riuscire a far sistema con la Regione Lombardia» non solo è urgente per ot-

tenere «fondi specifici destinati alla crescita e all'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese del comparto». Ma anche per poter investire sulla formazione della manodopera specializzata. Secondo Merletti «è un cruccio» il fatto «che la provincia con le ali non abbia ancora il suo distretto». Dice: «Grazie al distretto il livello medio delle imprese potrebbe migliorare sensibilmente. E, potendo contare su un maggior numero di aziende qualificate, non saremmo più costretti a dirottare altrove parte delle lavorazioni con un vantaggio di in termini di tempo e di flessibilità».

L'INTERVISTA

“Il network ci rende più competitivi”

Il rapporto con i fornitori ci aiuta nelle decisioni rapide ma ora dobbiamo fare un salto di qualità passando dalla costruzione dei singoli pezzi a un sistema di gestione della filiera progettuale

Milano

Si fa presto a parlare di distretto. Ma bisogna andarci cauti. Secondo Giorgio Brazzelli, presidente di Alenia Aermacchi e vicepresidente di Alenia Aeronautica, qui a Varese, ad esempio, siamo di fronte ad un «distretto aerospaziale nascente» che sta muovendo i primi passi e che ha ancora molta strada da fare. Dice: «A parte le aziende del gruppo Finmeccanica come Alenia e Agusta ci troviamo di fronte soprattutto a imprese piccole o piccolissime. L'unica vera eccezione è la Secondo Mona, un'azienda presente sul territorio da sempre. Senza contare che si tratta di un sistema composto da aziende che si muovono ancora in ordine sparso senza una «coscienza di sé» come distretto industriale».

Come interagisce il distretto aerospaziale di Varese con le aziende del gruppo Finmeccanica?

«In linea di massima abbiamo rapporti diretti con i singoli fornitori. Un sistema che ci soddisfa solo in parte. Anche se adesso ci sono i primi segnali di un cambiamento».

Per Alenia Aeronautica, Alenia Aermacchi e Agusta il distretto è un elemento di competitività o no?

«La risposta è sì. Il fatto stesso di avere vicino tutta una serie di fornitori non può che essere positivo. La vicinanza non ci aiuta solo nella comprensione reciproca velocizzando le decisioni. Ma pone le basi per un salto di qualità nei rapporti con i fornitori stessi».

E' vero che Alenia e Agusta si stanno concentrando sempre più nel loro core business affidando a fornitori

specializzati la gestione di



«pezzi» della catena produttiva?

«Questo è il nostro obiettivo. Noi vogliamo passare da un metodo in cui una singola azienda produce un pezzo ad

un sistema in cui la progettazione e produzione di un singolo sotto assieme sono affidate ad un solo sub-contractor. Sarà quest'ultimo, inoltre, a gestire i rapporti con i suoi fornitori garantendo la parte della filiera a lui affidata.

Fortunatamente questo processo è già iniziato».

Ci può raccontare di quali parti della filiera si tratta?

«Ad esempio i sotto assieme strutturali: parti di ali, parti di fusoliera. O anche la gestione del carburante dai serbatoi, alle valvole, alle pompe. In ogni caso l'aspetto importante è



Giorgio Brazzelli, presidente di Alenia Aermacchi e vicepresidente di Alenia Aeronautica

che si tratta di un processo che parte dalla progettazione».

Quanto è importante la certificazione di qualità in questo settore?

«È un elemento *sine qua non*. Senza certificazione, senza qualità, non si lavora».

Se lei fosse a capo di una delle piccole o medie aziende dell'indotto su quale strategia punterebbe?

«Punterei molto sulla tecnologia e moltissimo sulla specializzazione. Mi ritaglierei una nicchia dove raggiungere l'eccellenza ed essere più ve-

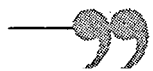
loce e più bravo dei miei concorrenti. E mi candiderei al ruolo di sub-contractor grazie alle mie capacità propositive nel campo della progettazione».

Ci sono casi di eccellenza all'interno del distretto? Ad esempio aziende che hanno acquisito un know-how particolare in alcuni segmenti di nicchia? Oppure in alcune fasi della progettazione?

«Della Secondo Mona abbiamo già parlato: si tratta di un'azienda di assoluta eccellenza in segmenti come la progettazione e la produzione di sistemi per la gestione del carburante. Debbo dire, inoltre, che nel distretto di Varese stanno emergendo una serie di



Puntare sul know how specifici è il punto di forza delle realtà di nicchia



studi di progettazione di grande qualità come la SpazioSystem».

Su cosa dovrebbe puntare il distretto nel prossimo futuro per vincere la sfida della globalizzazione?

«La risposta è semplice: puntare sull'innovazione

tecnologica in modo da poter consolidare un vantaggio nei confronti dei paesi emergenti che hanno un costo del lavoro sensibilmente più basso. Solo l'innovazione continua consente di rimanere competitivi».

Le Pmi di Varese sono in grado di fare innovazione? Oppure è necessario che la loro dimensione cresca per ottenere risultati apprezzabili in questa attività?

«Le dimensioni sono un problema. Perché è difficile che un'azienda con una trentina di dipendenti possa investire nella ricerca e nell'innovazione tecnologica. E questi investimenti sono indispensabili per poter competere con i paesi che hanno un costo del lavoro più basso. In questo quadro credo che un ruolo positivo potrebbero averlo gli aiuti pubblici, magari a livello di enti locali. Lo scopo: accelerare l'accesso all'innovazione da parte delle Pmi di Varese».

Secondo lei per aumentare la competitività del distretto sarebbero opportune acquisizioni e fusioni fra i vostri fornitori?

«Fusioni e acquisizioni, accrescendo la taglia delle imprese, sarebbero senza dubbio positive».

IL CASO

“Cross fertilization” per tutti i settori

Molte ricadute positive su produzioni contigue, come la Whirlpool di Comerio

La ricerca sul distretto aerospaziale effettuata dall'Unione Industriali di Varese ha identificato la possibilità di una futura «fertilizzazione» tecnologica nei confronti di altri settori industriali presenti nella provincia. Vale a dire una sorta di «impollinazione trasversale» che potrebbe coinvolgere positivamente comparti come le macchine utensili o gli elettrodomestici.

In realtà l'«impollinazione tecnologica» sta già avvenendo. Basta parlare con i vertici della Whirlpool di Comerio, numero uno mondiale nel settore degli elettrodomestici, per rendersene conto. Proprio Whirlpool, infatti, ha assunto negli ultimi anni oltre 20 ingegneri aerospaziali. E non si tratta di un caso, anzi. Perché le competenze specifiche degli esperti pro-

venienti dall'aerospazio si sono rivelate molto importanti.

Emblematico un progetto condotto dalla stessa Whirlpool assieme ad Aermacchi e al Politecnico di Milano. L'obiettivo era di ottimizzare la circolazione dell'aria nei frigoriferi no-frost. Ebbene, gli algoritmi utilizzati dall'industria aerospaziale per calcolare il profilo aerodinamico dei velivoli, se opportunamente modificati, possono essere utilizzati per ottimizzare le ventole che fanno

circolare l'aria nei frigo in modo da non far formare il ghiaccio.

Insomma, gli algoritmi utilizzati dagli ingegneri aerospaziali hanno contribuito a migliorare le performance dell'industria degli elettrodomestici. Tuttavia, sempre in casa Whirlpool, non mancano altri casi interessanti.

Pensate, ad esempio, all'abilità

nella gestione dei metalli maturata all'interno dell'industria aeronautica.

Un'expertise che gli ingegneri di provenienza aerospaziale hanno utilizzato per la produzione di forni al titanio. Certo, si tratta di un segmento di mercato di nicchia (e di lusso). Tuttavia senza il travaso di competenze da un settore all'altro tutto sarebbe risultato più complicato, più lungo e probabilmente più costoso.

Ancora Whirlpool ha utilizzato proficuamente l'esperienza maturata dai suoi ingegneri nel settore dei sensori. Perché la sensoristica di provenienza aerospaziale utilizzata ad esempio per l'atterraggio o per il riconoscimento di oggetti si è rivelata una branca molto utile per i forni. Ad esempio per verificare per tempo se un cibo è cotto oppure se è ancora crudo.

(g. lon.)



Marc Bitzer,
presidente
di Whirlpool
Europe