



D'inverno le lampadine erano sempre accese: la luce di Torino che entrava dalle finestre era grigia e spessa. Vestivamo sempre alla marinara

Susanna Agnelli



Sotto i riflettori
Nello studio di nuovi materiali per il campo aerospaziale siamo protagonisti mondiali

italiani. «Abbiamo delle nicchie di capacità con una rilevanza internazionale — sottolinea il professor Renato Ugo, presidente dell'Airi, l'associazione italiana di ricerca industriale —. Certo, le nostre dimensioni sono contenute rispetto alle company straniere ma sono aree nelle quali possiamo investire per lo sviluppo. Dobbiamo sostenere le nuove società che nascono, le startup, che nella penisola faticano a trovare risorse finanziarie. È la sfida che unisce la ricerca all'economia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il rapporto dell'Airi

Dieci settori per costruire il futuro

Ci sono dieci settori di attività nei quali le industrie italiane possono investire sviluppando ricerche dalle quali trarre vantaggi per la loro crescita e l'economia nazionale in generale. Sono nel rapporto «Le innovazioni del prossimo futuro: tecnologie prioritarie per l'industria» dell'Airi, l'associazione italiana per la ricerca industriale. Settori che riguardano informatica e telecomunicazioni, microelettronica e semiconduttori, energia, chimica, farmaceutica e biotecnologie, trasporto su strada, ferro e marittimo, aeronautica, spazio, beni strumentali e ambiente. L'indagine prodotta da 200 ricercatori impegnati in gruppi industriali ed enti pubblici di ricerca soci Airi, è un punto di

referimento importante per affrontare scelte critiche. Analizza 115 tecnologie sulle quali le aziende nazionali stanno già investendo e che se sviluppate e fatte crescere con successo, saranno in grado di innovare non solo i settori di appartenenza ma di alimentare trasversalmente anche altri settori contigui. Di ogni settore (oltre ad una descrizione generale comprendente mercato e occupazione, criticità e investimenti) si descrivono le tecnologie sulle quali concentrare le risorse nel breve e medio periodo. Insomma una guida per costruire il futuro utile per università e mondo produttivo.

G. Cap.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'export

Dal Piemonte alla Cina
La frontiera è in orbita

Mattioli: «Pechino ora cerca tecnologia». La forza delle Pmi



Aerospace&Defence: Alenia Aermacchi e Pmi, in Piemonte il settore vale 3.6 mld di euro (<http://torino.bcaerospace.com>)

di **Enrica Roddolo**

Piccole, abili nel mettere a punto soluzioni di precisione per l'industria aerospaziale. Così è nato all'ombra della Mole e nel superando gli Usa. E sono già molte nell'aerospaziale, le piccole e medie imprese che hanno trovato una collaborazione a Oriente. Come la Neos, specializzata in piattaforme di training ed elearning, coinvolta in un piano di addestramento per il Ma700 del colosso dell'aviazione cinese Avic, dopo essere già stata messa alla prova dai cinesi con una collaborazione per il C919, l'aereo di corto-medio raggio sviluppato a Shanghai. A cui seguirà il C929. Come Ace Labs che ha progettato simulatori di volo per un altro gruppo cinese di settore, mentre la Davi ha venduto al Comac (Commercial aircraft corporation of China, ndr.) i suoi sistemi di calandatura.

«Dopo aver cercato la ricchezza e creatività del nostro manifatturiero adesso Pechino ha "fame" delle nostre competenze tecnologiche — dice al Corriere Licia Mattioli, vice presidente di Confindustria per l'internazionalizzazione —. E se non le troverà in Italia, andrà a cercarle altrove: credo sia importante per le nostre aziende, Pmi in primis, cercare aggregazioni, joint ventures. Anche perché oggi, dopo l'intenso lavoro di Palazzo Chigi, del ministero dello Sviluppo Economico e la visita del presidente Mattarella, l'Italia gode del ruolo di partner privilegiato».

Da imprenditrice torinese (Mattioli gioielli), le Pmi sotto le Alpi sono pronte alla sfida globale? «La forza di Torino e del Piemonte sta nelle competenze diffuse, i distretti: quello aerospaziale e automotive ma anche del gioiello a Valenza, o della rubinetteria. Ma in un mondo globale dove tutti cercano una fetta di business oltreconfine devono andare oltre i limiti di dimensione. Con collaborazioni, aggregazioni. Penso a casi come Shandong Heavy Industry Group (Shig) entrato in Ferretti yacht».

Italia e Cina lavorano dal 2014 in questa direzione, «con un piano d'azione bilaterale siglato da Matteo Renzi con il premier Li Keqiang nel 2014, che sarà rinnovato fino al 2020, a metà maggio in occasione della visita del primo ministro Paolo Gentiloni», aggiunge il numero due dell'Ambasciata italiana a Pechino, Augusto Massari, che ha seguito il dossier aerospaziale.

«Una grande frontiera non solo per i grandi, per Leonardo Elicotteri il 2016 è stato d'oro per contratti firmati, ma anche per le Pmi. E le piemontesi sono state tra le più attive». La nuova collaborazione promessa l'indomani della visita di Mattarella, arriva fino allo spazio, dove Italia e Cina

lavorano assieme a un progetto di mappatura della luna. Con la prospettiva di avere astronauti italiani sulla stazione spaziale cinese che sarà in orbita nel 2022: «Astro» Samantha Cristoforetti è molto popolare a Pechino.

«Nel piano Made in China 2025 del governo cinese uno dei settori sui quali il Paese punta oggi è l'aerospaziale: un impegno che si tradurrà in 80 nuovi aeroporti per l'aviazione civile (in 10 anni), oltre 2mila per quella generale, investimenti dall'avionica alla missilistica», aggiunge Sergio Bertasi, presidente della Camera di Commercio Italiana in Cina (600 associati). «Questo vuol dire opportunità per le nostre aziende. Ma devono essere in grado di coglierle e invece spesso difettano di dimensione». Già il problema delle small medium enterprises. Comunque, un modello di agilità al quale anche la Cina dei maxi conglomerati

grado di fornire personale tecnico, capacità produttiva specializzata, sub-forniture con gli standard richiesti».

Quali progetti italo-cinesi sono pronti a decollare? «In due posti leggero, droni, fino ad aeroporti, simulatori di volo, scuole di volo e centri di manutenzione», continua Spiriti. E sono già entrate in gioco due Pmi piemontesi (la regione impiega circa 15.200 persone nel settore): Elytron e Golden Avio. Uffici nel cuore di Torino, Elytron dell'imprenditore Stefano Canelotto, sviluppa prototipi di velivoli senza pilota, che poi sono realizzati a Carpi (Emilia). Anche in ottica cinese i droni sono oggetto di molta attenzione per il controllo delle linee elettriche, l'ispezione di edifici a costi inferiori di un elicottero. Mentre Golden Avio, spin-off di Golden Car a Caramagna, ha conquistato i cinesi con l'E30 Brio.

«Il progetto dell'E30, di cui abbiamo realizzato alcuni esemplari si era poi arenato nelle secche della crisi economica — spiega Patrizia Festa, al timone con la sorella Daniela dell'azienda fondata dal padre Alessandro —. Poi si è manifestato l'interesse cinese: abbiamo portato in volo fino a Cremona il nostro ultraleggero perché potessero prenderne visione. E in questi giorni, la delegazione cinese è a Caramagna per capire le dinamiche produttive». Sarà realizzato in Cina? «L'idea è in realtà produrre l'E30 nei nostri stabilimenti con le capacità tecniche interne», continua Festa che con Golden Car (80 dipendenti) lavora a componenti della nuova auto elettrica di Bollore con PSA, per fine 2017, e per Ferrari e Maserati. Aziende di progettazione di velivoli o che lavorano «per» l'aerospaziale. «Nate nel Nord Italia da un indotto aeronautico o automotive ma anche perché qui è nata l'aeronautica», nota Ermínio Zanenga, coordinatore del network. Aziende come Sorma (Torino).

«Aerospaziale, aeronautico e automotive hanno requirement elevatissimi, esigenze gestionali che non tutte le soluzioni Erp soddisfano: in questa nicchia si è inserita la nostra realtà, nata negli '80 come software house, e nel 2010 rilevata da un pool di manager intern», spiega il ceo Oscar Polato. Cinquanta dipendenti, 120 clienti, Sorma fa affari da Torino alla Cina. Fino a Messico e Maghreb. Perché il futuro va afferrato lontano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Già in volo
Decollati progetti per droni e aeroporti. E con Pechino si studia la mappatura della luna



Torinese Licia Mattioli (Confindustria)

statali guarda ora con interesse.

Un modello imprenditoriale agile ma anche «fragile», inesperto, quando deve andare all'estero. Da qui il piano della Camera di creare gruppi di lavoro settoriali. Primo, un Aviation&Aerospace working group, dalle Pmi ai colossi, guidato da Riccardo Coli che è anche segretario generale di IAN, l'Italian Aerospace Network che riunisce una decina di Pmi interessate al mercato cinese (da Elytron a Safor, da AE engineering a Delta Interior Design).

«Il network è stato tra i promotori dell'accordo bilaterale nell'aerospaziale — spiega il presidente Andrea Spiriti —. Molti progetti aerospaziali in Cina stentano a decollare perché il contesto in cui sono inseriti non è in