

Industria. Più incentivi per il settore Veicoli industriali, l'allarme dell'Anfia

IL MERCATO

Pesante il bilancio del 2009
Acerbi: la ripresa arriverà
con più di un semestre
di ritardo rispetto
agli altri comparti

Augusto Grandi
TORINO

I primi sei-otto mesi di quest'anno saranno cruciali per il settore dei rimorchi e dei carrozzieri dei veicoli industriali. Giampaolo Acerbi, presidente del gruppo carrozzieri dell'Anfia, sottolinea che il comparto ha affrontato una crisi drammatica nel 2009 e non potrà sopportare una situazione analoga anche per il 2010.

«Soprattutto - aggiunge Acerbi - se si tiene conto che per il nostro settore la ripresa arriverà con più di un semestre di ritardo rispetto agli altri comparti». Prima occorre produrre per ripristinare le scorte e solo più tardi gli autotrasportatori possono pensare ad acquistare veicoli industriali e rimorchi nuovi. Ma se non ci sono merci

da trasportare, non si comprano i mezzi di trasporto.

Luca Margaritelli, presidente del gruppo rimorchi dell'Anfia concordapienamente con l'analisi e ricorda come il 2009 si sia chiuso con un crollo delle immatricolazioni del settore, nell'ordine del 50%, ma con una situazione ancor più drammatica sul fronte produttivo, in calo del 70-80%. «E questo - spiega - perché sono stati acquistati rimorchi che erano già presso la rete di vendita». Per il momento gli effetti sull'occupazione sono stati limitati, poiché tutte le aziende hanno fatto ricorso alla cassa integrazione. Per Acerbi sono una decina le aziende che

hanno chiuso, su un centinaio complessive. Mentre Margaritelli precisa che per la produzione di rimorchi e semirimorchi lavorano in Italia circa 4 mila persone tra le poche aziende finali e quelle più numerose della componentistica.

«Se nel 2010 riusciremo a recuperare i livelli produttivi, non a livello di prima della crisi ma almeno sino ad una flessione del 20-25%, il nostro settore - afferma il presidente del gruppo rimorchi - potrà farcela a sopravvivere. In caso contrario, con la fine della cassa straordinaria, ci ritroveremo a far fronte ad esuberanti nell'ordine del 70-80% degli addetti». Il che significherebbe, in pratica, la fine di un settore che ha conquistato il 70% del mercato italiano. Lasciando così spazio ai costruttori stranieri.

Per questo l'Anfia sta chiedendo da tempo che siano estesi anche al settore dei rimorchi e dei veicoli industriali gli incentivi previsti per l'auto. O che la

Tremonti ter sia ampliata per comprendere anche questi comparti. Ieri Margaritelli ha incontrato i tecnici del ministero per lo Sviluppo economico, «e se ci chiedono chiarimenti tecnici e costi degli eventuali interventi, magari vuol dire che sono interessati al problema». Perché è vero - ammette Acerbi - che gli incentivi per il settore dei rimorchi non possono essere basati sulle minori emissioni inquinanti, ma possono essere messi in rapporto con la sicurezza. «Un intervento del governo sul fondo di garanzia per l'autotrasporto - conclude Margaritelli - rappresenterebbe un aiuto importante per il settore e permetterebbe di ringiovanire il nostro parco di rimorchi che ha un'età media di oltre 17 anni contro gli 11 anni della media europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aeronautica. Maxi-commessa da 300 milioni di dollari per componenti di velivoli Bombardier

Dema «vola» in Canada

All'azienda campana la progettazione di pavimenti e portelli

Massimiliano Barberis
MILANO

Cambiano le tratte commerciali, gli hub, e il modo stesso di volare, così devono mutare anche gli aeroplani. Devono pesare di meno, essere più economici, consumare meno e trasportare un numero anche inferiore di passeggeri. Un settore nuovo da esplorare, in cui alcune eccellenze italiane riescono a essere in primo piano. E a portare a casa una commessa da oltre 300 milioni di dollari. È in questa ottica che il gruppo campano Dema, il quartier generale è a Napoli, ma con sedi a Piacenza, Benevento, Brindisi, in pro-

vincia di Napoli e in Tunisia, ha stretto una collaborazione con la canadese Bombardier.

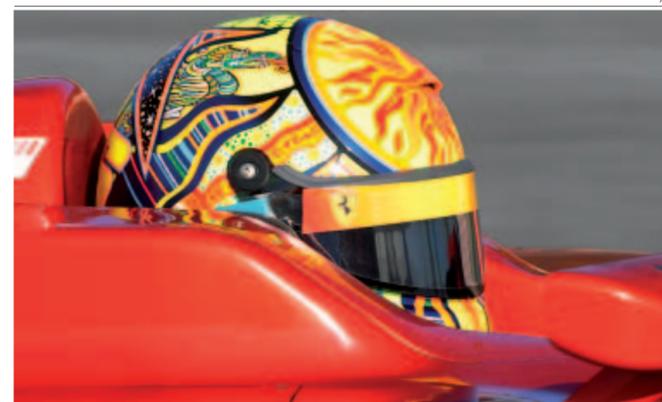
Il gruppo italiano ha fatturato 33 milioni di euro nel 2008 e 40 l'anno scorso. Nel board siede anche il gruppo banca Intesa tramite un fondo di private equity, che ha investito più di 8 milioni di euro. «Costruiremo alcune parti fondamentali della nuova gamma di aerei CSeries», spiega Vincenzo Storace, presidente e a.d. della Dema, «come il tetto e il pavimento, o il portellone di sicurezza e l'alloggio del carrello d'atterraggio. Pezzi vitali di un aeromobile. Ma li costruiamo come partner principali - prosegue Sto-

race - senza intermediazioni. Partecipando dall'inizio con i nostri tecnici e ingegneri, sia in Italia, che in Nord Africa e in Canada, alla progettazione del veicolo fino alla realizzazione finale delle singole parti». La commessa per Bombardier prevede circa 1.700 aerei in 20 anni. Di Boeing 737, per fare chiarezza, in volo attualmente ve ne sono oltre 6 mila. E il progetto risale al 1967. Si parla di alluminio, titanio e materiali compositi come la fibra di carbonio. Materiali del futuro, avveniristici, leggeri e perforanti. Oltre 600 dipendenti fra le 5 sedi italiane e le due estere, solo 25 ingegneri sono impegnati in quella cana-

dese, a Montreal (ove ha sede la Bombardier) entro il 2013 (anno stabilito per l'entrata in servizio degli aerei) saranno impegnati nella realizzazione di due tipi di modelli: CS100 e CS300, da 110 e 130 passeggeri. «Sono il progetto di punta di Bombardier - prosegue Storace - si tratta, infatti, del veicolo più grande del gruppo e all'avanguardia sotto il punto di vista di performances e rispetto di standard ecologici». Nella "guerra dei cieli" fra Boeing e Airbus, fra i giganti 787 e A380, rispettivamente da 240 posti a più di 450, può trovare spazio un aereo appena sotto il 737 l'A319, da 149 e 164 passeggeri.

La collaborazione con il gruppo canadese è stata la naturale evoluzione della holding napoletana. «Come sub fornitori di Finmeccanica e quindi di Airbus e di Boeing stesse - prosegue Storace - non potevamo muoverci in prima persona, ma questa era la nostra volontà». Per cui cercando di battere la concorrenza cinese e russa, la Dema ha aperto nel 2004 una sede in Canada, ove operano appunto Bombardier, ma anche la Bell Helicopters e la Pratt & Whitney (motori a turbina): «Quindi il posto più logico per il nostro processo di internalizzazione», dice Storace.

Automobilismo



Rossi spinge la Ferrari a tre decimi dal record

Valentino Rossi (nella foto) velocissimo nel secondo ed ultimo giorno di test al Circuit de Catalunya. A Montmelò, il campione del mondo della MotoGP, infatti, dopo aver percorso oltre 600 chilometri, ha

fermato il cronometro sul tempo di 1'21"9, a tre decimi dal record di 1'21"760 ottenuto da Kimi Raikkonen nel 2008. «Avrei firmato con il sangue per fare un tempo del genere», ha commentato Rossi.

Industria. Più incentivi per il settore Veicoli industriali, l'allarme dell'Anfia

Augusto Grandi
TORINO

I primi sei-otto mesi di quest'anno saranno cruciali per il settore dei rimorchi e dei carrozzieri dei veicoli industriali. Giampaolo Acerbi, presidente del gruppo carrozzieri dell'Anfia, sottolinea che il comparto ha affrontato una crisi drammatica nel 2009 e non potrà sopportare una situazione analoga anche per il 2010.

«Soprattutto - aggiunge Acerbi - se si tiene conto che per il nostro settore la ripresa arriverà con più di un semestre di ritardo rispetto agli altri comparti». Prima occorre produrre per ripristinare le scorte e solo più tardi gli autotrasportatori possono pensare ad acquistare veicoli industriali e rimorchi nuovi. Ma se non ci sono merci

hanno chiuso, su un centinaio complessive. Mentre Margaritelli precisa che per la produzione di rimorchi e semirimorchi lavorano in Italia circa 4 mila persone tra le poche aziende finali e quelle più numerose della componentistica.

«Se nel 2010 riusciremo a recuperare i livelli produttivi, non a livello di prima della crisi ma almeno sino ad una flessione del 20-25%, il nostro settore - afferma il presidente del gruppo rimorchi - potrà farcela a sopravvivere. In caso contrario, con la fine della cassa straordinaria, ci ritroveremo a far fronte ad esuberi nell'ordine del 70-80% degli addetti». Il che significherebbe, in pratica, la fine di un settore che ha conquistato il 70% del mercato italiano. Lasciando così spazio ai costruttori stranieri.

Per questo l'Anfia sta chiedendo da tempo che siano estesi anche al settore dei rimorchi e dei veicoli industriali gli incentivi previsti per l'auto. O che la Tremonti ter sia ampliata per comprendere anche questi comparti. Ieri Margaritelli ha incontrato i tecnici del ministero per lo Sviluppo economico. «E se ci chiedono chiarimenti tecnici e costi degli eventuali interventi, magari vuol dire che sono interessati al problema». Perché è vero - ammette Acerbi - che gli incentivi per il settore dei rimorchi non possono essere basati sulle minori emissioni inquinanti, ma possono essere messi in rapporto con la sicurezza. «Un intervento del governo sul fondo di garanzia per l'autotrasporto - conclude Margaritelli - rappresenterebbe un aiuto importante per il settore e permetterebbe di ringiovanire il nostro parco di rimorchi che ha un'età media di oltre 17 anni contro gli 11 anni della media europea».

IL MERCATO

Pesante il bilancio del 2009
Acerbi: la ripresa arriverà con più di un semestre di ritardo rispetto agli altri comparti

da trasportare, non si comprano i mezzi di trasporto.

Luca Margaritelli, presidente del gruppo rimorchi dell'Anfia, concorda pienamente con l'analisi e ricorda come il 2009 si sia chiuso con un crollo delle immatricolazioni del settore, nell'ordine del 50%, ma con una situazione ancor più drammatica sul fronte produttivo, in calo del 70-80%. «E questo - spiega - perché sono stati acquistati rimorchi che erano già presso la rete di vendita». Per il momento gli effetti sull'occupazione sono stati limitati, poiché tutte le aziende hanno fatto ricorso alla cassa integrazione. Per Acerbi sono una decina le aziende che

Il futuro ha bisogno di più Anima.

Il futuro ha bisogno di una nuova visione. Più attenta all'essenza. Più responsabile e rigorosa. Più aperta e positiva. Più vicina a chi ogni giorno lavora per un domani sereno. Per questo Anima e Bipiemme Gestioni hanno unito le forze e dato vita a una nuova Anima. Più solida che mai nel perseguire risultati concreti nel tempo. Più consistente che mai nella gestione di volumi significativi di risparmio che la collocano ai vertici nel mercato dei fondi comuni d'investimento.* Più unita che mai per creare valore.

www.animasgr.it

Anima
insieme per il valore

* Fonte Assogestioni.
Per informazioni consultare il sito www.animasgr.it

BREVI

Dall'economia

OLIMPIADI

Roma accelera sulla candidatura

Via libera unanime dal Consiglio Comunale di Roma alla mozione che ha ufficializzato la candidatura della capitale ad ospitare le Olimpiadi del 2020. Il sindaco Gianni Alemanno ha lodato il consenso bipartisan. «È un giorno importante - ha detto il primo cittadino - un giorno di concordia per affrontare una sfida difficile come quella di una candidatura olimpica».

TERMINI IMERESE

Presentato a Scajola il piano di Cimino

Il finanziere Simone Cimino ha presentato ieri alla task force del ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, il progetto del fondo Cape per la produzione di un'auto elettrica alimentata ad energia solare nello stabilimento di Termini Imerese.

ALIMENTARE

McDonald's assume 850 persone

MacDonald's Italia prevede di assumere 850 persone quest'anno. La multinazionale Usa del fast food ha registrato nel 2009 un aumento dei ricavi del 9,4% e una crescita dei clienti del 6,3%. I punti vendita sono 392, prevista l'apertura di 30 nuovi ristoranti.

GRANDI EVENTI

Bracco: network di CdC per l'Expo

Occorre «creare un vero e proprio team dei presidenti delle Camere di Commercio interessate a Expo 2015», ha detto ieri il presidente della società Milano Expo 2015, Diana Bracco, a margine di un convegno alla Bocconi. Oggi si terrà invece il Cda della società di gestione con all'odg lo stato di avanzamento dei lavori e la partecipazione all'esposizione di Shanghai. Ieri l'a.d. di Expo 2015 Lucio Stanca è stato ascoltato dalla Commissione antimafia che conduce accertamenti sui rischi di infiltrazioni negli appalti.