

Imprese & Territori

Salvataggio Piaggio Aero, in cinque restano in lizza Trenta giorni per le offerte

Aerospazio

Per il gruppo commissariato il 2021 è stato uno degli anni migliori: ricavi a 152 milioni

Rischio spezzatino se la gara arrivasse al terzo bando con rischi per l'occupazione

Raoul de Forcade

Si è chiusa ieri la data room virtuale relativa al secondo bando di vendita dei complessi aziendali Piaggio Aero Industries e Piaggio Aviation, le due società in amministrazione straordinaria (dal 2018) che operano sotto il marchio Aerospazio, con sedi a Villanova d'Albenga (Savona) e Genova. Un primo tentativo di cedere il gruppo, guidato dal commissario Vincenzo Nicastro, si è concluso senza un vincitore nel 2021 (il bando internazionale di vendita si era aperto a fine febbraio 2020 e avrebbe dovuto concludersi in aprile ma con la pandemia la gara è stata prorogata due volte). Il 19 gennaio 2022, il commissario, in accordo col Governo, ha dato il via alla ripartenza della gara. E secondo Antonio Apa, segretario generale della Uilm di Genova, questa è l'ultima occasione di allentare l'azienda nella sua

Apa (Uilm): «Ultima occasione per alienare l'azienda nella sua interezza, obiettivo del regolamento della gara»

interezza, obiettivo previsto nel l'ordinamento di gara, sempre perseguito dal commissario e fortemente voluto dai sindacati. Se si arrivasse a un terzo bando, infatti, dice il sindacalista, «si rischierebbe lo spezzatino del gruppo».

Il 31 marzo scorso, dunque, Nicastro ha autorizzato alla due diligence cinque nuovi soggetti, tra gli 11 che avevano espresso il proprio interesse in questa seconda tornata, riaprendo la data room virtuale della società. I potenziali acquirenti hanno avuto tempo fino a ieri per acquisire informazioni su Piaggio Aero. Da oggi si apre una nuova fase, di ulteriori 30 giorni, entro i quali gli interessati potranno presentare un'offerta d'acquisto vincolante. Tra i soggetti che hanno partecipato alla data room ci sarebbero anche, secondo rumors di mercato, la napoletana Laer, che con la controllata Laerh è già fornitrice di fusoliera di Piaggio, e l'imprenditore di origine indiana Ran-deep Singh Grewal, che opera, con le sue società, nei campi dell'energia, dell'aviazione, dell'immobiliare e dell'industria dell'ospitalità. Dal 28 maggio, quindi, il commissario inizierà il vaglio delle offerte (se ce ne saranno), avanzate da alcuni dei soggetti o da tutti e cinque, e dovrebbe arrivare a una decisione entro la metà di giugno. Esiste anche la possibilità che sia della partita anche una sesta compagnia: la cordata italo-candiana composta da Summa Equity, Heart Aviation, Phase Motion Control e Ag Tech. Ossia il soggetto che, col primo bando, era stato scelto dal commissario per le negoziazioni in esclusiva, tra i quattro che avevano presentato offerte d'acquisto per Piaggio. Una trattativa naufragata a novembre 2021. «Il gruppo di potenziali investitori che avevamo individuato - aveva spiegato, a suo tempo, Nicastro - si è limitato a renderci note le loro condizioni. Vincoli, peraltro, non coerenti con il disciplinare di gara». La cordata

italo-candiana, in ogni caso, non è mai completamente uscita dalla competizione e potrebbe rientrare nella rosa dei compratori.

Piaggio Aero, nonostante le vicissitudini legate alla vendita, ha comunque chiuso l'esercizio 2021 con uno dei migliori bilanci degli ultimi anni: il fatturato ha raggiunto circa 152 milioni, con un portafoglio ordini intorno ai 500 milioni e nuove commesse, in fase di formalizzazione, per ulteriori 180 milioni. Grazie all'opera del commissario, in effetti, l'azienda, nel 2020, ha ottenuto dalla Difesa una commessa per produrre nove velivoli P.180 e ammodernare uno già in dotazione alle Forze armate, con l'opzione per altri 118. In seguito sono stati stanziati, dal ministero, 171 milioni per sei P.180 (destinati alle Forze armate), la fornitura di un simulatore di volo

e contratti di manutenzione. «Il commissario - afferma Apa - pensa di terminare le sue valutazioni entro la metà di giugno, data in cui dovrebbe, quindi, esserci un acquirente definito. Anche perché sarebbe impensabile fare un terzo bando: in quello attuale c'è scritto che va acquisito l'intero complesso aziendale, salvaguardando l'occupazione; ma nell'ipotesi di un terzo bando si affaccerebbe il rischio di una vendita dell'azienda a pezzi». Apa suona anche un campanello d'allarme sui 171 milioni statali «distratti dalla progettazione del drone P.180 e assegnati alla commessa per i sei P.180 destinati alle Forze armate, il decreto del ministero della Difesa c'è ma la somma non è ancora arrivata (manca, infatti, la finalizzazione dei contratti, ndr)».

MIASSUMO OGGI A TRIESTE

MiAssumo, la prima piattaforma digitale gratuita di orientamento scolastico è arricchita dalla collaborazione con il Sole 24 Ore. La piattaforma - che sarà

presentata oggi al "Festival della Comunicazione non ostile", a Trieste, alla presenza del ministro dell'Istruzione, Patrizio Bianchi - è figlia del progetto Parole Ostili e metterà a disposizione

degli studenti contenuti digitali ed editoriali, sviluppati anche dalla redazione del Sole, per aiutarli nel percorso di orientamento. Diretta oggi sul sito www.ilssole24.com/ale/ore 11.00



P.180. La fusoliera di un bimotore P.180 in fase di assemblaggio

Logistica, dopo la ripresa 2021 la filiera rischia un nuovo stop

Studio Confetra

Lo scorso anno il settore ha reagito, recuperando i volumi persi con il Covid

Marco Morino

Nel 2020, anno della pandemia, l'Italia ha scoperto la centralità della logistica, che non si è mai fermata e ha garantito le forniture delle merci (in particolare medicinale e generici prima necessità) anche durante il lockdown. Nel 2021 la logistica italiana ha saputo reagire con forza al duro impatto della pandemia. Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato a una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import sia in export e, di conseguenza, a una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci. La spinta alla ripresa della logistica è arrivata soprattutto dalle esportazioni. Lo rileva l'Almanacco della Logistica 2022, prodotto dal Centro studi Confetra e diffuso ieri in anteprima. Vediamo qualche dato. Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il livello pre-pandemico, con il traffico ai valichi alpini che ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). A tale riguardo, il valico del Brennero con circa 2,5 milioni di autocaricolicole automezzi pesanti in transito in

Ora le crisi legate al conflitto in Ucraina e al porto di Shanghai rischiano di causare blocchi alle attività

entrambe le direzioni nel corso del 2021, si conferma il corridoio logistico stradale più importante per collegare l'Italia all'Europa. Anche le merci movimentate per via aerea hanno registrato una forte espansione (+32,5% sul 2020), che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019, con lo scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'inter traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita, sia in termini di treni-km (+12,5% sul 2020) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Più variegato l'andamento del settore marittimo, dove è un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una robusta crescita di quello di transhipment (trainato da Citta' Tianou) e a una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%).

La logistica si è così presentata all'appuntamento con il 2022 sperando di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due anni difficili, ma poi la terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino ha nuovamente sconvolto lo scenario, con impatti diretti sulle catene globali degli approvvigionamenti di materie prime e prodotti finiti. Un quadro che è ulteriormente aggravato con il blocco del porto cinese di Shanghai, per le severe misure anti Covid adottate dalle autorità cinesi, che una volta avrà ricadute pesanti sulle catene distributive delle merci. Dice Guido Nicolini, presidente di Confetra: «Si apre una nuova fase che richiede una politica industriale e per la logistica fatta di strumenti incentivanti per gli investimenti che alimentino lo sviluppo non solo dimensionale ma per l'internazionalizzazione, la formazione e il progresso in direzione digital e green».



IL CARO PREZZI È UN PERICOLO PER TUTTI.

Ogni cittadino sta sperimentando in questo periodo gli effetti dei rincari di bollette e carburanti. Ogni attività industriale, oltre ai crescenti costi energetici, deve fronteggiare anche l'impennata dei costi delle materie prime. L'edilizia è fra i settori che soffrono di più del caro prezzi.

La filiera delle costruzioni si trova in grande difficoltà, schiacciata fra l'esigenza di onorare gli impegni assunti e l'incertezza sui costi da sostenere e sui tempi di reperimento di attrezzature e materie prime. Se non si corre ai ripari, la grande ripresa degli ultimi anni rischia di trasformarsi in un boomerang.

Si calcola che, solo per i lavori pubblici, gli extracosti dovuti ai rincari si aggirino intorno ai dieci miliardi. Di questo passo, molti cantieri saranno costretti a chiudere. A rischio non c'è solo la tenuta di un settore cruciale per l'economia italiana, ma anche il raggiungimento di molti obiettivi del Pnrr.

Servono misure rapide e incisive. Nella consapevolezza che, oggi più che mai, sostenere l'edilizia significa sostenere il Paese.

ANCE | LOMBARDIA