

*Proponiamo un punto di vista...*



## **NGTP. Un programma per rilanciare l'industria aeronautica meridionale**

*Lo scopo di questa breve nota è di proporre un punto della situazione sul Nuovo Turboprop (NGTP New Generation TurboProp), il nuovo velivolo successore dell'attuale ATR.*

*La riproposizione dei fatti e i punti di vista esposti sono quelli di chi per diversi anni ha lavorato al progetto in collaborazione con le aziende aeronautiche di altri paesi coinvolte nelle valutazioni sul nuovo programma.*

***E' sempre più diffusa la consapevolezza che il suo sviluppo potrebbe garantire un futuro per l'intera filiera campana e pugliese dell'aerospazio, riproponendo quindi le condizioni per una ripresa di un processo di reindustrializzazione e dell'occupazione nelle regioni del Mezzogiorno.***

Scopo di questa breve nota è fare il punto della situazione sul Nuovo Turboprop (NGTP New Generation TurboProp) successore dell'attuale ATR.

Alenia, attraverso ATR, è oggi leader del settore turboprop con 25 anni di presenza, oltre 1.200 velivoli venduti, 180 operatori attivi, una rete commerciale e post-vendita presente in oltre 90 paesi.

Non solo per mantenere il ruolo di leader in questo segmento, ma anche per preservare la tecnologia e le esperienze maturate, occorre prendere decisioni sul futuro velivolo regionale, identificando la soluzione tecnologica ottimale.

Alenia Aermacchi, dopo la felice esperienza del programma ATR, non ha fatto seguire in questo settore una simile attività di integratore del velivolo, ancorché come partner di altra o altre importanti Aziende. In effetti, l'attività di Alenia si è rivolta principalmente alla produzione di aerostutture, anche se è opportuno rilevare che in alcuni casi la realizzazione di questi prodotti ha richiesto lo sviluppo di tecnologie di processo di alto livello.



E' però necessario sottolineare che:

- la sola attività di produttore di aerostutture non può rappresentare una strategia condivisibile; nel caso di aerostutture di bassa/media difficoltà tecnologica, aziende delle dimensioni di Alenia non possono sostenere in termini di costo la concorrenza di piccole aziende che hanno in questa attività la

loro specializzazione e inoltre in questo settore si affacciano paesi in cui il costo del lavoro è assolutamente inferiore. Alenia Aermacchi non può che operare in un'attività a più alto valore aggiunto, appunto come integratore del sistema e in questo caso anche un'attività manifatturiera come la produzione della struttura della piattaforma può essere opportuna e conveniente.

- Alenia Aermacchi con il programma ATR ha acquisito conoscenze importanti su velivoli per l'aviazione civile, che si vanno perdendo se non saranno utilizzate in un nuovo programma; la ricostituzione di questo background, una volta perso, richiederebbe uno sforzo enorme. E' quindi necessario procedere, e procedere con rapidità su un nuovo programma.
- Il settore dell'aviazione civile di Alenia Aermacchi insiste in modo prevalente nel sud del

Paese, ma con importanti coinvolgimenti in Piemonte ed in Veneto e particolare nel sito di Pomigliano d'Arco, dove è quindi più elevata la criticità della situazione, che – come si può facilmente intuire – può portare ad una crisi occupazionale in un'area già in grave difficoltà; solamente un nuovo programma può dare ossigeno ad una azienda che con la sola attività di produzione di aerostutture appare destinata a sopravvivere con illusori strumenti di assistenzialismo o a conseguenze molto più pesanti.

- Il problema coinvolge anche quell'importante nucleo di PMI, significativo anche in termini occupazionali, e in gran parte legato nell'area napoletana che è cresciuto tecnologicamente con il programma ATR e che in assenza di un successivo programma perderebbe un



punto di riferimento e difficoltà a continuare nello sviluppo del proprio livello tecnologico e a dimostrare con una importante applicazione le proprie capacità.

Il programma da sviluppare, il nuovo turboprop da 90 passeggeri, appare congruente con le possibilità tecnologiche e le capacità dell'Azienda e con le possibilità finanziarie dell'Azienda e del Paese.

Esso presenta un livello di rischio molto ridotto, poiché è universalmente riconosciuta l'ottima prospettiva di questo di mercato dove Bombardier è al momento l'unico competitore importante; ed è inoltre da mettere in evidenza che Alenia, come già detto, ha acquisito una notevole capacità ed esperienza nel settore dei turboprop con l'attività del Consorzio ATR, sia con le proprie risorse che con il cluster delle PMI già citate.

E' assolutamente ineludibile che AleniaAermacchi partecipi ad un concreto tentativo, perseguito con determinazione, per lo sviluppo di un nuovo velivolo turboprop per l'aviazione civile.

L' NGTP è una grande opportunità per il territorio campano, potrebbe esserlo anche per altri territori nel Sud e nel Nord del paese e ridarebbe al nostro apparato industriale e tecnico-scientifico quella spinta motivazionale di cui si sente una grande esigenza e che fu sperimentata negli anni '80 e diede quel *risultato* magnifico che sotto gli occhi di tutti, la famiglia dei velivoli da trasporto regionale ATR, vanto della tecnica e del lavoro di tanti Napoletani, sia qui nella nostra Regione che a Tolosa , capitale europea dell'Aeronautica Civile.



Il mercato dei velivoli turboprop per i prossimi 20 anni è stimato essere di circa 3000 macchine ed avere un nuovo velivolo che risponda al requisito di questo mercato potrebbe essere un grosso successo come già è avvenuto con la famiglia ATR.

Per rispondere alle esigenze del mercato dei velivoli regionali dei prossimi 20 anni, sia il consorzio GIE ATR sia Alenia Aermacchi hanno avviato uno studio di fattibilità di un nuovo velivolo turboprop regionale.

I costi operativi del nuovo velivolo turboprop per poter mantenere la competitività con i Jet di nuova generazione dovranno diminuire soprattutto attraverso l'introduzione di motori più efficienti e nuove tecnologie per ottenere un minor peso per posto, bassi consumi, migliori prestazioni, confort per i passeggeri uguale a quelli dei velivoli a Jet, basso rumore ed emissioni.

- ❖ Il Motore Turboprop di nuova generazione sarà disponibile entro il 2017, infatti i maggiori costruttori di motori stanno studiando il nuovo motore:
  - Pratt & Whitney Canada lancerà nel 2013 lo sviluppo di un nuovo motore Turboprop per un futuro velivolo da 90-100 posti (classe 6-7.000Hp): studi già sono in corso con la produzione di componenti. ( il lancio del motore avverrà indipendentemente dal nostro lancio del velivolo NGTP probabilmente perché pressato da altri costruttori aeronautici)
  - General Electric sta studiando un nuovo motore TP (derivato dal turboshaft GE38 per elicotteri) sempre della classe 7000 Hp
  - Roll & Royce e Snecma sembrano essere più in ritardo, ma in ogni caso hanno avviato studi
- ❖ Le nuove tecnologie a basso rischio da applicare sul nuovo velivolo turboprop sono per Alenia già disponibili (nuovi materiali, aerodinamica con alta efficienza e basso rumore, avionica e sistemi di nuova generazione etc.)
- ❖ I finanziamenti regionali per i costi sviluppo del NGTP ( Campania e Puglia) saranno disponibili se il programma sarà lanciato nel prossimo anno.
- ❖ La partnership non è stata definita:
  - EADS il partner del consorzio ATR sembra al momento non essere molto interessato allo sviluppo del NGTP prima del 2014 per mancanza di manpower, ma il problema è di natura

strategica: Finmeccanica dovrebbe fare un accordo con EADS di ampio respiro includendo nella trattativa oltre all'aviazione civile, gli elicotteri e la difesa. Al momento la trattativa è ferma e sarebbe necessario un intervento al livello governativo che nel fase attuale sembra essere poco probabile fino alle elezioni politiche. EADS ha in ogni caso mostrato interesse per un NGTP perché in questo modo potrebbe danneggiare Bombardier che con il Cseries crea problemi alla fascia bassa della famiglia A320.

- Un partner diverso da EADS o un programma proprietario Alenia ci farebbe perdere il grande vantaggio di velivolo commercializzato da ATR e potrebbe avere dei rischi molto elevati.
- ❖ L'entrata in servizio del nuovo velivolo dovrebbe essere collocata all'inizio del 2018 per poter rispondere in tempo alla richiesta del mercato e mantenere la leadership del mercato dei velivoli turboprop evitando che un altro costruttore ( Bombardier , Embraer, Cinesi ) approfitti del nostro ritardo per sottrarci questo mercato. Se ATR non lancia il nuovo prodotto, l'attuale famiglia ATR, nonostante il grande successo degli ultimi due anni entro il 2020 subirà una grossa contrazione delle vendite per poi scomparire del tutto.
- ❖ Per AleniaAermacchi è vitale il lancio del NGTP perché in caso contrario all'inizio del 2014 Alenia dovrà affrontare una nuova ristrutturazione con una riduzione di personale molto grande.

