L'industria aeronautica campana.

"Il futuro è nel nuovo turboelica regionale"

Antonio Ferrara – Giornalista e analista di mercato aeronautico

In concomitanza con l'apertura del Salone Internazionale di Farnborough pubblichiamo l'intervista che Antonio Ferrara, responsabile di Aerospazio Campania e presidente dell'associazione Aeropolis, ha rilasciato sul comparto regionale dell'aerospazio al Centro Studi SRM.

"Studi e Ricerche per il Mezzogiorno" è il centro studi economici e sociali nato nel luglio 2003 dal Banco di Napoli di cui eredita il patrimonio informativo, di competenza e di progettualità dell'Ufficio Studi.

Oggi è partecipata dal Gruppo Intesa Sanpaolo, Banca BIIS, IMI Investimenti e Banca di Credito Sardo ed è l'istituto promotore dell' Osservatorio Permanente sull'Economia del Mediterraneo.

Qual è la principale caratteristica del settore dell'aeronautica in Campania?

L'industria aeronautica campana si caratterizza per la presenza di una qualificata rete di PMI e di un grande attore, l'Alenia, che ne costituisce un importante punto di riferimento. Un sistema quindi attrezzato per il consolidamento su un territorio di un comparto come quello dell'aeronautica che è uno dei settori che si sviluppano quando esistono dei grandi integratori di sistema capaci di trainare la crescita dell'intera filiera attraverso l'implementazione di grandi programmi.

L'outsourcing fa ormai parte a pieno titolo del sistema di produzione rendendo necessaria la presenza di una filiera industriale in grado di supportare il player nello sviluppo e nella produzione di programmi.

In Campania, quindi, tale ruolo è ricoperto da Avio per i motori e da Alenia per la cellula del velivolo. L'azienda motoristica di Pomigliano d'Arco sta per approdare in Borsa.

Se dal versante industriale ha superato un momento di difficoltà, la governance e l'assetto azionario sono in una fase delicatissima, con l'uscita di Finmeccanica e dei Fondi che ne hanno avuto finora il controllo. Avio, inoltre, è al centro delle mire di acquisizione da parte dell'industria francese.

Alenia Aermacchi nell'ultimo decennio si è significativamente radicata sul territorio campano con la scelta di perseguire il modello organizzativo dei centri

d'eccellenza prima sul civile e poi anche sulle tipologie di produzione.
Mentre in passato Alenia aveva delle divisioni molto nette (civile - militare, nord - sud, tipi di impianti) e gli stabilimenti erano orientati secondo tale logica, col tempo, e in particolare a partire dal primo grande piano di riorganizzazione dell'azienda del 1993, si è assistito alla creazione di centri d'eccellenza incentrati trasversalmente su più programmi.
Si è, quindi, giunti alla realizzazione del centro specializzato sulle strutture chiuse a Pomigliano, dell'impianto incentrato sulla pannelleria a Nola e di quello indirizzato alle produzioni con compositi di Foggia e Grottaglie.
L'Azienda ha poi iniziato a tracciare delle aree più nette arrivando a concentrare la sua attività in 4 aree:

- Nola per ciò che riguarda prevalentemente le lavorazioni in lega per Airbus;
- Pomigliano per l'ATR e per alcune parti del 767 e forse in futuro del Cseries di Bombardier;
- Casoria che ha mantenuto la sua caratteristica trasversale di produrre strutture dimensionalmente contenute. Questo impianto sarà chiuso entro il prossimo anno e le attività esternalizzate o trasferite a Nola;
- Capodichino con la produzione del C-27J, le versione ammodernate del G222 e nel breve futuro le attività minori di manutenzione su Awacs.

Questo sistema si è retto perché tutt'intorno è stata creata una rete di piccole aziende a suo sostegno.
Tale scenario, se da un lato ha consentito ad Alenia di gestire al meglio la flessibilità, dall'altro ha anche permesso la nascita di ulteriori importanti realtà (ad esempio la Dema, Magnaghi e Laer e diverse altre PMI) non tutte adeguatamente capitalizzate e attrezzate per rapportarsi anche autonomamente con il mercato internazionale e, quindi, non legate ad un rapporto di stretta dipendenza con le grandi aziende.
Dalle piccole imprese, si è poi passati, in diversi casi, alla costituzione di consorzi che hanno permesso di gestire meglio i rapporti di subfornitura e qualificare l'iterazione delle imprese con il mercato e le istituzioni.
Ad oggi, Alenia Aermacchi per garantire un futuro ai siti campani ha due questioni principali da affrontare: la prima riguarda le difficoltà di rilanciare il C-27J con i tagli ai fondi per la Difesa attuati per la crisi da molti Paesi, e dopo le cancellazioni di ordini da parte del governo americano e di quello greco. La Campania è l'area in cui ne viene realizzata la cellula, e quindi dal punto di vista occupazionale è la regione che ne risente maggiormente. La seconda questione, invece, è relativa all'ATR che, essendo ormai un programma maturo, con un ciclo consolidato e circa 1000 velivoli realizzati per 250 clienti, necessità di un qualcosa di nuovo.
Detto in altri termini, la condizione principale per garantire un futuro ad Alenia Aermacchi in Campania è il lancio di un nuovo prodotto civile con possibilità di competere sul mercato internazionale. C'è chi crede che tali condizioni potrebbero essere garantite da un progetto aeronautico nato dalla collaborazione tra l'industria aeronautica nazionale e quella russa. L'esperienza di Alenia Aermacchi con Sukhoi Superjet 100 ci rafforza invece la convinzione che la strada da percorrere sia investire sul progetto di un velivolo turboelica regionale di capacità superiori a quelle degli attuali aerei ATR. Del resto è una tipologia di velivolo richiesto da molti operatori, l'azienda italo-francese mantiene infatti una domanda importante del mercato di sostituzione. Insomma si potrebbe garantire occupazione qualificata per i prossimi 20-25 anni in Campania, regione che detiene le competenze e l'esperienza per realizzare il programma. Stiamo parlando di un nuovo velivolo che richiederà un notevole impegno di progettazione e che non sarà solo di materiale composito, ma utilizzerà anche altri materiali innovativi. Ciò comporterà la necessità di un adeguamento del livello tecnologico della supply chain che necessariamente si ridurrà come numero di fornitori perché sarà richiesto loro un livello di condivisione del programma, molto più complesso di quello di semplice subfornitura. Chi tra le PMI si consoliderà per fornire interi segmenti del velivolo condividendo con il player anche la progettazione e i rischi avrà spazio nel programma.
Alenia Aermacchi ha oggi il compito di guidare questo processo che ovviamente non sarà semplice anche se necessario, e il tempo non è una variabile influente.

In tale contesto, qual è il ruolo della ricerca e del finanziamento pubblico per la stessa?

Sicuramente è un aspetto molto importante per affermarsi sul mercato con prodotti nuovi e, quindi, per mantenere un vantaggio competitivo. Per fare questo occorrono notevoli investimenti in ricerca anche per le PMI. Ciò è possibile solo se ci sarà una radicale svolta del sistema creditizio e delle politiche di supporto del Governo e delle istituzioni regionali.
Il know how italiano per la progettazione e fabbricazione dei velivoli regionali risiede qui in Campania e bisogna continuare a mantenere questa prerogativa.
Se parliamo di ricerca orientata a tecnologie utili per nuovi velivoli regionali non possiamo non citare il programma comunitario CLEAN SKY cofinanziato anche dalle imprese europee del settore e il PON 2007-2013 che finanzia 11 progetti industriali di ricerca presentati dal Distretto Tecnologico campano costituitosi anche in società in questi ultimi giorni. I progetti previsti nel programma di ricerca coinvolgono tutte le grandi aziende, enti di ricerca,

università e decine di PMI. I recenti positivi riscontri in sede MIUR dei progetti presentati da Campania e Puglia dimostrano che in queste regioni il comparto aeronautico rappresenta una realtà consolidata e importante per l'economia dell'intero Mezzogiorno.
In Campania, nel caso specifico, oltre il Distretto Tecnologico - che è una realtà ormai concreta - c'è il Centro Italiano di Ricerche Aerospaziali, il CIRA, che dovrebbe sviluppare la capacità di coordinare i vari soggetti siano essi PMI, enti di ricerca, università e consorzi d'imprese.
Con le risorse disponibili e dei buoni programmi possiamo raggiungere importanti risultati e incidere positivamente sull'economia dell'intera regione.

Quali sono le prospettive per il futuro?

Le azioni su cui puntare per il futuro sono svariate.
Una buona opportunità per il settore regionale potrebbe derivare, ad esempio, dall'avere a Napoli una linea finale del nuovo turboelica, cosa che non abbiamo mai avuto. Questo avrebbe ricadute in termini sia di apertura e interazione con nuovi stakeholders, sia di prestigio in termini lavorativi e di recupero d'immagine dell'intero territorio.
Avere la linea finale di un velivolo implica investire in formazione e in tecnologia di sistema, investire in infrastrutture e spazi di allestimento e al tempo stesso attrezzare i servizi e adeguare la qualità dell'offerta di accoglienza (alberghi ristoranti ecc) alla domanda indotta dalla visibilità internazionale della città e del territorio.
Un altro aspetto molto importante sarebbe riuscire ad allargare la partecipazione al progetto del nuovo turboelica a Paesi di quelle aree di particolare sviluppo, dove cresce la domanda del trasporto aereo. L'India per esempio, che si è posta il problema di prodursi in casa un turboelica regionale.
In Campania, oltre le realtà di Finmeccanica e delle grandi imprese e della filera di subfornitori, ci sono delle realtà storiche in grado riprodurre velivoli completi, in particolare nell'aviazione generale, che sono anche eccellenze nazionale e che non hanno eguali nelle altre regioni. È perciò importante salvaguardarle.
Si pensi, ad esempio, a Tecnam che ha una flotta di ultraleggeri e di aviazione generale di ben 4000 aerei in esercizio, che riesce a mantenere nonostante la crisi un rateo produttivo di un velivolo al giorno. Questa azienda, non solo ha sempre avuto la capacità di finalizzare i suoi investimenti al prodotto, riuscendo così a mantenere un costante margine competitivo, ma ha anche fatto acquisizione all'estero per allargare il mercato di riferimento. È sicuramente una delle aziende di punta del mercato.
Altro esempio è la Vulcanair che, soprattutto in passato, ha goduto di una forte posizione sul mercato. Oppure, ancora, la Magnaghi, che da tradizionale azienda produttrice di carrelli ha di recente rilevato la Iniziative Industriali Italiane acquisendo così gli asset relativi ai velivoli senza pilota che, ad esempio, potrebbero permettere di entrare nel mercato della sorveglianza aerea.
I velivoli senza pilota sono una delle prospettive più promettenti del futuro. Si lavora già su questa strada e si tratta per lo più di consolidare le tecnologie esistenti.

Poiché l'aeronautica rimane un settore che necessita di un sostegno concreto, cosa potrebbe fare il governo regionale?

La Regione potrebbe fare molto per le prerogative che le sono state assegnate dalla modifica del Titolo quinto della Costituzione e per la gestione delle risorse comunitarie. Occorre tuttavia che ritorni a darsi una visione di 'politica industriale', definire un progetto economico, selezionare le priorità, approntare efficaci strumenti di politica di sostegno alle imprese e soprattutto sbloccare le risorse degli accordi di programma conclusi gli scorsi anni e che le aziende aspettano da troppo tempo.
Si potrebbe partire valutando i risultati che si sono avuti in Puglia o in Piemonte da efficaci politiche di sostegno allo sviluppo. Solo a titolo di esempio ricordo che in Piemonte si è finanziata la realizzazione di prototipi di UAV, ritenuti centrali per lo sviluppo della filiera aerospaziale della regione.