



L'avventura dell'Atr: un progetto di successo

DI SERGIO MAZZARELLA



Un esemplare di Atr 42

La crisi energetica del 1973, successiva alla guerra del Kippur, evidenziò la necessità di studiare come ridurre i consumi di kerosene degli aerei - il settore del trasporto aereo aveva conosciuto negli anni sessanta un grande sviluppo - ma tollerò anche la considerazione che per le rotte più brevi, quelle al di sotto dei 500 km, dove non necessariamente occorre la velocità dei jet, poteva aprirsi un interessante mercato per moderni aerei passeggeri turboelica. I passeggeri ormai andavano abituandosi alla velocità e alla comodità dei jet, ma la soluzione del turboelica per le rotte regionali iniziò a rappresentare per i tecnici dell'Aeritalia (oggi Alenia Aermacchi) una interessante alternativa per contenere i costi di acquisto e di esercizio dei velivoli, in pratica per contenere il costo per ogni posto a sedere. L'ingegner Fausto Cereti, che come direttore generale dell'Aeritalia in quegli anni fu tra i partecipanti alla nascita del programma Atr, ha scritto che tale programma rappresenta la dimostrazione di come un'iniziativa nata da esigenze congiunturali possa divenire occasione di crescita economica e sociale. Negli anni ottanta, l'Aeritalia stava compiendo grandi sforzi industriali per partecipare al programma B767 della Boeing, purtroppo la crisi petrolifera aveva frenato la vendita del nuovo birotore, e c'era il fondato rischio che gli impianti industriali sviluppati in Campania per tale programma rimanessero poco utilizzati e gli operai ed i tecnici senza lavoro. Il management di Aeritalia, per scongiurare tale pericolo, cercò di individuare un nuovo programma di costruzioni "ponte" che potesse scongiurare la paventata crisi aziendale e, al tempo stesso, assicurasse un dignitoso rientro dell'industria aeronautica italiana nel settore degli aerei da trasporto commerciale dalla fine della seconda guerra mondiale. Inoltre si voleva finalmente assicurare all'Aeritalia un ruolo di primo piano in un programma di aviazione commerciale, superando quello esclusivamente di subfornitore di grandi aziende aeronautiche estere, ed anche favorire un ravvicinamento con l'industria aeronautica europea, che guardava con sospetto all'Italia dopo la mancata partecipazione al programma Airbus.

Da una analisi approfondita del settore dei velivoli commerciali per il trasporto a brevi e medie distanze,

emerse una promettente prospettiva per il settore dei velivoli regionali e fu così che, sotto la guida dell'ing. Piero Pelagalli, iniziò uno studio per un velivolo regionale da 40 posti. Pertanto l'Aeritalia affidò ad un gruppo di giovanissimi ingegneri di Pomigliano il delicato incarico di iniziare a progettare un velivolo turboelica passeggeri di "terzo livello", un commuter, da realizzare in collaborazione con un partner straniero. Si trattava della strategia internazionalista di Renato Bonifacio che porterà a definire il progetto e a produrre il velivolo con l'Aerospaziale di Tolosa. Renato Bonifacio, figlio dell'ingegnere Roberto Bonifacio, direttore dello storico e prestigioso Cantiere Navale di Castellammare di Stabia negli anni quaranta, era stato nominato nel 1974 Amministratore Delegato della società, e nel 1979 fu nominato Presidente dell'Aeritalia, carica che manterrà fino alla morte, avvenuta il 9 marzo 1988, a causa di un male incurabile. L'obiettivo era l'apertura di un mercato per servizi aerei interregionali con criteri economici, integrati con linee aeree internazionali e con gli altri sistemi di trasporto. Il progetto fu battezzato dai tecnici coinvolti "il pullman del cielo" perché la capacità di carico per i passeggeri pensata corrispondeva a quella di un pullman turistico. L'Aeritalia, forte dell'esperienza maturata con il turboelica G222 e stimolata dall'assenza di concorrenti in tale segmento di mercato, in breve tempo predispose un progetto preliminare - provvisoriamente denominato Ait 230 - appiccicato dalla direzione tecnica di Pomigliano. Nel frattempo anche l'Aerospaziale, che era tre volte di dimensioni più grande rispetto all'Aeritalia, stava lavorando ad un

progetto simile, denominato As 35. L'idea di unire gli sforzi fu il frutto di una scelta razionale, dettata dall'opportunità di evitare di mettere sul mercato velivoli molto simili e concorrenti, con grandi costi per ciascuna azienda e con il rischio di scatenare una concorrenza dannosa ad entrambe. Guido Moltedo, nel suo libro: "E l'Italia Prese il Volo - Vita di Renato Bonifacio", ricorda che l'accordo fu raggiunto a Capri, nella villa dell'ing. Bonifacio tra lui e il Presidente dell'Aerospaziale il generale Jacques Mitterrand, fratello del Presidente della Repubblica Francese François Mitterrand. L'avvicinamento tra le due aziende fu resa possibile anche da una fortuita circostanza. Proprio in quegli anni era arrivato alla direzione aeronautica di Aerospaziale l'ing. Andre Ettesse che alla fine degli anni '60 aveva ricoperto l'incarico di capo della Divisione aerei commerciali dell'Avions Marcel Dassault ed in tale veste aveva diretto la realizzazione dei prototipi della prima serie del velivolo "Mercur" cui aveva partecipato la Fiat Aviazione e di cui l'ingegner Fausto Cereti ricopriva il ruolo di Project Engineer. La stima e l'amicizia che legava i due manager favorì molto l'integrazione tra i team delle due aziende nello sviluppare il nuovo programma comune. Nella primavera del 1981 fu presentato il risultato di questi primi studi congiunti ed affinamenti del progetto ai vertici delle due aziende a Positano per lanciare un'alleanza tutta mediterranea. L'incontro di Positano, che si svolse in un clima molto professionale ed imprenditoriale, fu molto favorito dalla comune cultura latina delle due delegazioni ed in particolare dai comuni interessi culturali e storici dell'ing. Renato Bonifacio e del Generale Jacques Mitterrand, che approvarono

gli studi con entusiasmo. Il 5 febbraio 1982 fu creato un Gruppo di Interesse Economico - Gie - con la partecipazione paritetica di Aeritalia e Aerospaziale che avrebbero avuto ciascuno il 50 per cento di partecipazione azionaria, ratificando la costituzione di una società di diritto francese denominata Atr - Avions de Transport Regional - con sede a Tolosa per coordinare e commercializzare il programma. Il 27 aprile 1982 l'accordo di realizzazione dell'Atr fu sottoscritto anche dal ministro per l'Industria Giovanni Martora per l'Italia e dal ministro dei Trasporti Charles Fiterman per la Francia. Il lavoro congiunto con i tecnici francesi arricchì i giovani ingegneri napoletani che diedero ampia dimostrazione delle loro capacità, della loro grande flessibilità ad affrontare i problemi e dell'ottima formazione ricevuta alla facoltà di Ingegneria di Napoli. Il primo taglio di lamiera avvenne a Pomigliano nell'ottobre del 1982 e qualche settimana dopo analogo operazione per le ali avvenne negli stabilimenti Aerospaziale di Saint Lazare. L'Aeritalia avrebbe progettato e realizzato la fusoliera e il corpo di coda, l'Aerospaziale l'ala, l'integrazione dei sistemi di bordo ed avrebbe provveduto all'assemblaggio finale a Tolosa e alle prove di volo. Aeritalia avrebbe svolto i test di fatica, Aerospaziale le prove statiche. Il 25 gennaio 1984 partì da Pomigliano la prima fusoliera prodotta alla volta di Tolosa; la storia non scritta raccontata dai tecnici ed operai di Pomigliano narra che l'Aeritalia fece partire la prima fusoliera esattamente alla data prevista dal contratto, solo che il viaggio di avvicinamento a Tolosa fu molto lento e caratterizzato da molte soste lungo il percorso, durante le quali squadre di operai e tecnici dell'Aeritalia avrebbero completato gli ultimi

ritocchi: puro estro partenopeo applicato per rispettare i tempi di uscita dall'azienda di Pomigliano ed al contempo allungare i tempi di lavorazione. Una sorta di dilatazione della dimensione temporale - produttiva nell'avanzamento nella dimensione spaziale; se tale aneddoto fosse vero rappresenterebbe un'altra espressione nell'arte di arrangiarsi meridionale. Il 28 giugno 1984 il nuovo aereo fu presentato alla stampa e il 16 agosto 1984 compì il primo volo. Il 3 dicembre 1985 il primo Atr fu consegnato alla compagnia francese Air Littoral, mentre molti ordini arrivarono da tutto il mondo, ed in particolare dagli Stati Uniti. Una importante comunità di tecnici napoletani si trasferì a Tolosa, comunità che si perpetua ed è ancora presente; per molti anni Napoli e Tolosa furono collegati direttamente da voli aziendali per lo spostamento dei tecnici dell'Atr, voli rimasti nel ricordo degli addetti perché, oltre che a trasportare le persone, spesso trasportavano a Tolosa molti prodotti agroalimentari tipici della Campania, come l'apprezzatissima (dagli italiani e dai francesi) mozzarella di bufala.

L'Atr 42, soprannominato "colibri", è un biturboelica lungo 23 metri, con una apertura alare di 25 metri, capace di operare da piste relativamente corte, capace di volare con un carico di 45 passeggeri ad una quota di 8 mila metri ad una velocità di crociera di 500 km/h, per un raggio di azione fino a 1.500 km, potenziato da due turboprop Pratt & Whitney da duemila cavalli. Alla consegna del primo Atr 42 alla compagnia Atr a Capodichino il 28 luglio 1986, Bonifacio evidenziò l'ottimo lavoro svolto dai tecnici campani che rappresentavano l'emblema di un Mezzogiorno che sapeva essere all'avanguardia, dichiarando: "è significativo che l'Atr-42, velivolo che segna il rientro a pieno titolo dell'Italia nel settore del trasporto aereo civile, sia in così larga misura frutto del lavoro di tecnici e maestranze napoletane. Si tratta della dimostrazione chiara dell'esistenza al Sud di capacità tecniche e manageriali in grado non solo di collaborare, ma anche di confrontarsi sullo stesso piano con i paesi più avanzati del mondo. Questa realtà è motivo di orgoglio per noi dell'Aeritalia, ed è anche il segno dell'enorme potenziale che il Mezzogiorno possiede per contribuire in modo sempre più significativo al progresso del nostro Paese". L'Italia, grazie a questo aereo,

**Autore del libro Un secolo del settore aeronautico campano. Una storia poco conosciuta* edito dal Denaro*

*** SEGUE DA PAGINA 61

L'avventura ...

ritornò a far parte del ristretto cerchio di nazioni capaci di costruire aerei civili di alto livello tecnologico, capace di attivare importanti collaborazioni internazionali. Per Bonifacio era: "il segno di quanto sia cambiato negli ultimi anni il modo di fare aeronautica, poiché la collaborazione tra industrie di paesi diversi è oggi la via praticamente obbligata per affrontare rischi e costi connessi ai programmi per prodotti quali quelli aeronautici, costantemente alla frontiera avanzata della tecnologia". Il successo commerciale spinse l'Atr a mettere in cantiere una versione allungata, annunciata al salone di Le Bourget del 1985, denominata Atr 72, che era il naturale prosieguo del progetto iniziale, ottenuto inserendo due nuovi segmenti di allungamento della fusoliera prima e dopo la sezione del gruppo alare arrivando ad una capacità per 72 passeggeri, dimostrando la capacità dell'azienda di rispondere alle richieste delle compagnie di una maggiore capienza, contenendo i costi di progettazione e lasciando inalterati i costi delle compagnie di esercizio, manutenzione e addestramento dei piloti. Il prototipo dell'Atr 72 volò per la prima volta il 27 ottobre 1989 e la prima consegna alla Kar Air avvenne un anno dopo.

L'Atr rappresenta un grande successo commerciale, il break event point era fissato a 300 esemplari, ad oggi sono stati venduti più di 1000 di questi aerei. Nonostante l'incidente dell'Atr42 dell'Alitalia a Conca di Crezzo il 15 ottobre 1987, che poi fu stabilito dovuto a un errore di pilotaggio, il mercato estero ha continuato, e continua, a credere in tale aereo che è diventato il best seller della sua categoria. Agli inizi del 2000 la moda dei jet regionali aveva fatto scendere la produzione ad un aereo al mese, ma l'improvvisa impennata dei costi di carburante negli anni successivi ha fatto conoscere al velivolo una "seconda giovinezza" che ha portato la produzione delle fusoliere a Pomigliano al picco di massimo storico di produzione di 7 fusoliere al mese, tendenza che prosegue ancora oggi. Nelle mie attività di promozione istituzionale del settore aerospaziale campano, quando mi sono trovato - in workshops, incontri o incoming di missioni straniere - ad evidenziare le competenze aeronautiche storiche del territorio e, in particolare, il lavoro svolto a Pomigliano, ho rilevato molto spesso che è sconosciuto ai più che le fusoliere dell'ATR sono prodotte all'ombra del Vesuvio, da tecnici campani, e che il progetto rappresenta un eccellente esempio di come si possa sviluppare un prodotto di successo con una

stretta collaborazione italo-francese che, declinata a livello dei territori regionali interessati, si specifica in una collaborazione Pomigliano-Tolosa. Anche accompagnando missioni straniere di addetti ai lavori a visitare la linea di produzione delle fusoliere degli ATR a Pomigliano, ho sempre riscontrato la malcelata sorpresa dei visitatori nel vedere e toccare con mano un prodotto di capacità progettuali e costruttive molto spesso non adeguatamente conosciute. Reazioni analoghe le ho riscontrato in visite presso i produttori campani di aerei di aviazione generale. Oggi l'Atr è un sistema industriale che produce ricchezza e coinvolge l'industria italiana di settore nell'intero processo: sviluppo, produzione, commercializzazione, assistenza post-vendita. Monitorizza e assiste una flotta mondiale di più di 1000 aerei, 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, con un velivolo Atr che mediamente ogni 20 secondi decolla da qualche aeroporto nel mondo. A maggio 2011, l'Amministratore Delegato di Alenia Aeronautica, l'Ing. Giuseppe Giordo, ha confermato che sarà sviluppata una versione da 90 posti dell'Atr in quanto si ritiene che esiste un mercato per circa 1.500 turboelica in tale segmento di numero di passeggeri che non è servito dall'attuale offerta di Atr o della concorrente Bombardier. Giordo ha affermato che l'Alenia ha la capacità

di sviluppare anche da sola un tale progetto in Italia e che l'investimento sarà effettuato anche nel caso in cui il partner Eads decidesse di non collaborare al nuovo progetto. Ha evidenziato Filippo Bagnato, l'Amministratore Delegato dell'Atr, che il progetto di un velivolo regionale da 90 posti avrebbe una positiva risposta dal mercato perché ha già ricevuto un positivo interessamento da parte dei clienti Atr. Il progetto è in attesa del via libera degli azionisti della società. Una decisione importante per il futuro del settore aeronautico meridionale e certamente impegnativa per Finmeccanica e Alenia Aermacchi, considerando che anche se la filosofia generale sarà quella del turboelica, si tratta di un velivolo nuovo e quindi non sarà una semplice versione modificata dell'Atr 72. Il nuovo progetto è definito, è necessario solo perfezionare la progettazione di dettaglio, e sarà un velivolo completamente nuovo con fusoliera, ali, tutto più grande, anche se la filosofia generale rimarrà la stessa. Come è facilmente intuibile, una decisione finale è da tempo attesa con trepidazione a Pomigliano e dalle aziende campane che partecipano al programma, per assicurare al nostro territorio nuove prospettive progettuali e lavorative di lungo termine con un nuovo competitivo prodotto.

Sergio Mazzarella