

S E M I N A R I O

Il futuro dell'Aerospazio in Europa. Il ruolo dell'Italia

Gli Europarlamentari DS incontrano le industrie del settore Aeronautica, Spazio e Difesa h.t.



Roma, giovedì 30 giugno 2005, ore 9,30 - via Napoli 36, Sala delle Carte Geografiche

Prenderò pochi minuti della vostra attenzione perché intendo evidenziare soltanto uno dei punti che in questo seminario sono stati discussi.

Già molti interventi hanno ricordato che nell'industria dell'aeronautica e della difesa le strategie e le alleanze industriali sono il risultato di processi sovranazionali dove, tra l'altro, la divisione del mercato del lavoro è conseguente alle politiche della difesa e delle alleanze militari e politiche.

In questo scenario di riferimento l'industria nazionale del settore, sostanzialmente Finmeccanica, ha costruito in questi anni l'attuale posizionamento competitivo attraverso un intenso processo d'internazionalizzazione e focalizzando la crescita e gli investimenti su quei settori di attività ritenuti strategici per redditività e contenuti tecnologici.

Occorre dire che l'industria aeronautica a differenza di altri comparti anche strategici per l'economia del Paese, non ha certo abbandonato il campo. In alcuni comparti ha acquisito la massa critica e la qualità tecnologica che le consente una posizione di primaria importanza nel mercato internazionale.

Ma, molto su questi scenari è stato detto, ed io non direi niente di più e meglio.

Visto il tempo disponibile gli aspetti sui quali cercherò brevemente di soffermarmi sono quelli nei quali, a mio avviso, sono determinanti l'insieme del quadro di riferimento delle competenze e ruoli delle regioni. Il tema di questo incontro è il futuro dell'Aerospazio in Europa e Il ruolo dell'Italia.

Io vorrei aggiungere dell'Italia delle autonomie, delle Regioni.

Come proponeva De Piccoli proverò ad esporre le questioni, per l'aeronautica, anche da questo versante.

Ma prima, consentitemi un rapidissimo riferimento all'intervento di Festucci dell'AIAD.

La sua proposta di politica bipartisan per il settore non penso abbia molto senso formulata ora, dopo che questo governo con il licenziamento di Ruggiero ad inizio della legislatura ha ribaltato completamente le opzioni strategiche costruite negli anni precedenti imponendo al mondo industriale una vistosa

retromarcia.

In verità non trovando nelle aziende e nell'AIAD molte resistenze.

Non mi convince nemmeno il suo bisogno d'intervenire come "militante". Anche questa vocazione mi pare ritrovata un po' fuori dal tempo massimo.

Le regioni, le autonomie locali anche se non influenzano le opzioni generali, sicuramente hanno un peso nelle scelte di politica industriale allorché le aziende fanno i conti con le variabili che orientano, per esempio, le localizzazioni degli impianti.

Bombardier, nel valutare il lancio della nuova famiglia di velivoli *cseries*, ha contattato le autorità di ormai una trentina fra stati e territori regionali nord americani verificando le condizioni che essi offrivano a sostegno del proprio progetto industriale.

Alenia e Vought, prima di individuare nel Sud Carolina la locazione dell'impianto congiunto per il B787, hanno sollecitato una competizione aperta tra le amministrazioni di diversi stati Usa

E nel nostro stesso Paese il livello della polemica aperta, l'Autunno scorso, in Campania dalla decisione di Alenia Aeronautica di realizzare il nuovo impianto a Grottaglie ha lacerato non pochi rapporti.

Le prospettive positive di sviluppo del settore aerospazio e difesa che anche la grande stampa diffonde a piene mani, hanno innescato quel fenomeno al quale assistiamo da diversi mesi in molte aree del territorio nazionale: associazioni imprenditoriali e sindacali, categorie professionali e camere di commercio, università, partiti e autorità parrocchiali, ormai ad un ritmo settimanale, tra convegni, workshop, appelli e quant'altro, invitano le aziende di questo settore ad investire nei loro territori.

Non si contano le proposte di accordi di programma e promesse di fondi per la ricerca e la formazione per quelle aziende, grandi e piccole del settore, che propongono investimenti nelle loro aree. In ogni regione è in via di definizione un polo aeronautico.

Tutto ciò è comprensibile in un quadro complessivo di crisi profonda della grande industria.

Tuttavia sicuramente non è questa la strada per recuperare una capacità di governo adeguata alla complessità dei problemi che sono invece da risolvere nell'industria aeronautica.

Alla politica il compito di procedere alla definizione di un quadro nazionale di riferimento per l'intero comparto.

Se le aziende non possono essere lasciate esposte alle valutazioni delle commissioni europee perché le leggi come la 808 si prestano ad una poca chiara definizione delle modalità di erogazioni delle risorse, d'altra parte, le stesse aziende non possono pensare che sia loro possibile decidere dove come e quando investire invocando risorse e sostegni indifferenziati o peggio attivando competizioni al rialzo tra le realtà locali.

La Regione Campania nella precedente legislatura regionale è stato un esempio positivo del ruolo che possono avere i governi regionali nel promuovere e sostenere lo sviluppo di settori industriali strategici, costruendo le condizioni ambientali a sostegno dell'intero comparto, dalla grande industria, alle pmi, ai centri di ricerca.

Non solo quindi gestione delle risorse con gli accordi di programma, ma anche concertazione tra tutti i soggetti in campo, compreso il sindacato che nella partita resta un protagonista indispensabile.

I risultati positivi, ci sono stati e l'intervento di Iavarone e qualche altro rappresentante delle pmi campane li hanno illustrati anche in questa sede.

Peccato che poi Alenia Aeronautica con la vicenda dell'impianto di Grottaglie e la mancata conferma di Nicolais hanno modificato questo contesto.

In ambito parlamentare penso sia necessario riprendere il lavoro della sottocommissione per le politiche aeronautiche e aerospaziali il cui output ormai è superato dalle mutazioni dello scenario conseguenti alla conclusione delle operazioni condotte in ambito internazionale dalla stessa Finmeccanica.

Penso che per l'ala fissa occorre riorientare le strategie dell'industria nazionale verso l'Europa, recuperando almeno la visibilità di un percorso strategico attualmente chiaro per gli addestratori e gli UAV, ma non così per i velivoli commerciali e per il settore delle revisioni e trasformazioni.

Ricordando sempre che il nostro Paese è il solo tra quelli europei di riferimento il cui squilibrio è notevolmente a favore delle produzioni militari.

Infine si ricomponga un quadro chiaro delle preesistenze industriali e delle vocazioni territoriali. Si riveda la mappa industriale delle aree del territorio nazionale e si ridefiniscano i profili specifici di competenza e le aree di eccellenza.

Si creerebbero in questo modo le condizioni di massima profittabilità industriale ed occupazionale agli investimenti.

Agli enti regionali il compito di definire le migliori condizioni di sostegno e accoglienza nei termini di procedure e riferimenti amministrativi chiari e rapidi.

Del resto la stessa Finmeccanica da tempo persegue una politica di attenzione alle autonomie locali, non solo, credo, perché alla ricerca di fonti aggiuntive di finanziamenti o alle competenze sempre più significative che gli enti regionali gestiscono, ma anche dalla giusta convinzione che molte delle variabili ambientali che determinano il successo di fondamentali progetti industriali sono concentrati in quell'ambito.

Nello scorso marzo il Censis, nella giornata in memoria del suo fondatore Martinoli, ha lanciato un messaggio forte e convinto in favore di una politica industriale diversa,

da una politica dei fattori (lavoro, materie prime, flessibilità e quant'altro) si passi a quella dei settori.

Il direttore Giuseppe Roma ha dichiarato che bisogna guardare settore per settore quali siano quelli trainanti e quali no, capire perché, e, muoversi di conseguenza.

Puntare su quelli che si possono imporre sul mercato, concentrare analisi, proposte e risorse su essi. Per noi Ds, l'Aeronautica è uno di questi settori per tutti i motivi che in questo seminario sono stati ricordati.

Chiudo con un brevissimo accenno alle questioni della ricerca, sempre nell'ambito dell'industria aeronautica.

A proposito di ACARE, ricordato in qualche intervento, a Trento qualche giorno fa, ad un importante convegno nazionale sulla ricerca in Italia si evidenziava che nei Programmi Quadro per la Ricerca della Comunità Europea, nell'aeronautica, esiste un pesante squilibrio nel ritorno finanziario.

Dai dati risulta chiaro che a fronte di un contributo del nostro Paese del 13,3% delle risorse della Comunità, il ritorno non supera l'8,2%.

La Francia contribuendo con il 15,9% recupera anche grazie ad Airbus il 28%, la Germania contribuendo con il 21,87% recupera il 21,4% e la Gran Bretagna contribuendo con il 16,17% recupera il 14,6%.

Mi pare evidente che per la nostra industria si pone il problema di recuperare queste risorse se non altro per smettere noi come sistema-Paese di finanziare la ricerca altrui, considerando il livello a cui sono ridotte le attività di ricerca in casa nostra.

Tuttavia, anche in questo caso quando ci si presenta in Europa occorre avere l'attrezzatura indispensabile:

- Sono adeguate le sinergie tra Alenia Aeronautica con le altre aziende Finmeccanica in modo tale da presentare alle call dei Programmi Quadro proposte competitive?

- E' adeguato il sostegno del Governo, del MIUR che deve barcamenarsi tra istruzione, ricerca e Università?

- Sono sostenuti e incentivati in ambito locale e nazionale le collaborazioni tra industria, Università e Centri di Ricerche?

Sono domande che pongo in modo interlocutorio sapendo però che se gli elettori lo decideranno saremo noi che dovremo trovare le risposte.

Credo sarebbe meglio incominciare a pensarci per tempo.

Roma 30 giugno 2005

Antonio Ferrara
Ds Alenia di Pomigliano