

Workshop AIAN. Il nuovo ATR, avanti adagio....

“Il mercato richiede il turboelica e non il regional jet”. La frase di apertura del rappresentante di ATR al workshop annuale dell’AIAN potrebbe essere la sintesi del dibattito che si è tenuto nell’aula Magna del Politecnico di Napoli durante la mattinata di Venerdì.

La manifestazione è al suo sesto appuntamento, la discussione durante il convegno è stata coordinata dal prof. Francesco Marulo, presidente uscente dell’associazione e conclusa dal prof. Leonardo Lecce. I lavori si sono chiusi nel pomeriggio con il rinnovo delle cariche sociali dell’associazione.



Ospite del convegno per la prima volta in veste di presidente del Distretto Tecnologico campano il prof. Luigi Carrino, il quale con la solita efficacia ha esposto i contenuti del programma del DAC approvato recentemente dal MIUR, rilevando i molti riferimenti tecnologici che i progetti avranno con la linea di sviluppo e produzione del programma del nuovo velivolo regionale. Carrino ha esposto in dettaglio il piano di attività di ricerca e le risorse che saranno attivate dal bando PON ‘Ricerca e Innovazione’, evidenziando che sarà una straordinaria opportunità per la filiera della

subfornitura e per le PMI campane per riposizionare in alto il livello tecnologico e innovativo delle imprese e per attrezzarsi ad un ruolo di partner significativi dei players del nuovo programma regionale. Il piano prevede investimenti per oltre 145 ml di euro e vi concorrono dieci grandi aziende, dieci PMI, tre consorzi d’imprese e undici tra Enti di ricerca e Università, che per la prima volta, opereranno in un contesto di collaborazione e coordinamento.

Anche Giuseppe Acierno, presidente del Distretto Pugliese dell’aerospazio ha esposto i positivi risultati conseguiti dall’esperienza del Distretto della sua regione, che nato negli anni scorsi, è stato uno dei principali soggetti di sviluppo del comparto aeronautico e dell’economia pugliese.

Acierno ha rilanciato la proposta del Presidente Nichi Vendola di avviare una stretta collaborazione tra le istituzioni e i due territori per riuscire ad ottenere il massimo ritorno possibile per l’economia del Mezzogiorno dal nuovo programma industriale di Alenia Aermacchi.

Di particolare interesse i contributi portati al dibattito dei rappresentanti di Alenia Aermacchi, Alessandro Amendola (era presente in sala anche Maurizio Rosini, il coordinatore dell’Area Velivoli Civili dell’azienda di Finmeccanica) e per ATR, Carmine Orsi.

Amendola ha voluto ricordare l’esperienza disastrosa della Fokker per rimarcare che sul lancio ufficiale del nuovo velivolo “non bisogna dare niente per scontato”, “i problemi da risolvere sono ancora tanti” e un programma aeronautico è sempre un progetto a “grande rischio”, per cui le decisioni definitive devono essere assunte solo quando tutti i tasselli sono al loro posto, in particolare le risorse da investire e le alleanze, e quando ogni valutazione è stata considerata e ogni elemento di rischio valutato. Nel corso del suo intervento l’esponente di Alenia Aermacchi ha illustrato con chiarezza e notevole ricchezza di dettaglio lo stato dell’arte di attività di ricerca sviluppate in direzione di un successore di ATR e i risultati conseguiti dall’esperienza di Clean Sky 1 su molti aspetti tecnologici e innovativi che concretamente e direttamente sono riconducibili a un velivolo regionale turboelica di nuova generazione. Amendola ha quindi concluso l’intervento riconoscendo che il fattore tempo che non è certo una variabile indipendente per il successo del nuovo programma. L’ing Orsi di ATR è stato quanto più esplicito e ha posto con determinazione la necessità che il lancio del nuovo velivolo quanto prima deve essere messo in cantiere dai soci italiani e francesi. Orsi ha argomentato le caratteristiche del successo di ATR e il contesto di mercato che

consentirebbe in tempi brevi il lancio di un nuovo prodotto di maggiori capacità. In particolare ha richiamato la consistente domanda del mercato di sostituzione e le sollecitazioni dei 185 clienti della versione attuale del turboelica, quanto di più rappresentativi perché distribuiti in tutte le aree del pianeta, che da tempo richiedono aerei turboelica di maggiore capacità.

Il manager dell'azienda di Tolosa ha avuto non pochi argomenti per sostenere la notevole condizione di vantaggio competitivo che mantengono i velivoli turboelica rispetto ai jet, in particolare in quella fascia di trasporto aereo sviluppato nel limite delle 300 NM dove è previsto che nei prossimi anni si concentrerà il 30% del traffico totale.

Sui numeri positivi del mercato convergono le valutazioni dei rappresentanti di Alenia e di ATR, il nuovo velivolo ha un mercato potenziale di tremila aerei nei prossimi venti anni, una torta non grandissima se paragonata ad altre fasce di mercato, ma significativa perché è un obiettivo conseguibile, considerando anche che nel segmento operano per il momento solo due costruttori che conservano un notevole vantaggio su chi potrebbe subentrare nei prossimi anni.

L'importante per l'industria italiana, e quella campana in particolare, è non perdere questo vantaggio, e soprattutto non mancare quest'occasione, perché molto del destino futuro di Alenia Aermacchi è nel successo del nuovo turboelica. Del resto anche durante il workshop dell'AIAN ipotesi di collaborazioni con partner russi su aerei jet non sono state richiamate da nessuno degli intervenuti, a dimostrazione che almeno nella comunità campana, questa possibilità di cui si era parlato nei mesi scorsi, non pare godere di molto credito.

Una doverosa considerazione è per gli organizzatori di questa sesta edizione del workshop, perché nonostante l'assenza delle autorità politiche di Campania e Puglia e del presidente di Alenia Aermacchi, Amedeo Caporaletti, che pure era stato invitato, sono riusciti comunque a proporre un appuntamento di contenuti di notevole interesse per gli operatori del settore.

Concludiamo con una considerazione emersa in tutti gli interventi e riteniamo condivisa dall'intera comunità campana dell'aeronautica: il nuovo programma del turboelica regionale, con la linea finale a Napoli, rappresenta la condizione necessaria e indispensabile per ripartire con lo sviluppo, rilanciare l'intera filiera delle imprese e garantire le condizioni di lavoro stabile e di qualità per i giovani campani e le centinaia d'ingegneri che si formano nelle università delle regioni meridionali.