

Una grossa industria italiana

È fortemente specializzata nell'aviazione militare
Ma ha anche una presenza qualificata nella produzione civile
Quale la situazione, quali i piani per il futuro?
Risponde l'amministratore delegato dell'azienda, Fausto Cereti

Aeritalia, il fatturato per la metà è civile

Sulla situazione dell'Aeritalia, la maggiore azienda costruttrice di aerei, sia civili sia militari, in Italia, abbiamo intervistato l'ing. Fausto Cereti, amministratore delegato.

L'Aeritalia ha una specializzazione nell'aviazione militare, ma ha altresì una presenza qualificata nella produzione civile, e deve affrontare problemi di conversione. Qual è esattamente la situazione, quali sono i vostri piani per il futuro e le esigenze che potete a governo e Parlamento?

La necessità di far crescere l'Aeritalia anche nel settore civile è stata sentita fin dalla sua costituzione. Infatti, il fatturato dell'azienda era negli anni '70, all'80% militare mentre oggi circa la metà del fatturato è costituito da lavorazioni per il settore civile. Il mercato aeronautico nel suo insieme è in espansione e la crescita reale sarà senz'altro concentrata nei settori aeronautica civile, spazio e ambiente, anche se il settore militare non ridurrà in valori assoluti gli attuali livelli di investimento. Non si può tuttavia parlare di riconversione delle capacità produttive esistenti: piuttosto ci si sta avviando ad un riorientamento dei prodotti e delle tecnologie militari con un passaggio da capacità difesa/offesa a capacità di osservazione/controllo. Anzi, proprio questo riorientamento, insieme alle molteplici possibilità d'impiego in tempi di pace, dovrebbe garantire alla componente aerospaziale un peso relativo maggiore nell'ambito complessivo della difesa. Rimane comunque essenziale una accurata pianificazione a lungo termine che permetta all'industria di adeguarsi tempestivamente. I fondi disponibili in campo militare dovranno essere utilizzati al meglio, attraverso la partecipazione a programmi di collaborazione internazionale per la fornitura alla Difesa italiana, utilizzando, ogni qualvolta possibile, compatibilmente con le

linee di politica estera dettate dal paese, le opportunità offerte dal mercato internazionale.

Sulla base della vostra esperienza è possibile tracciare un quadro della evoluzione e della trasformazione dell'industria aeronautica verso il 2000, anche alla luce di novità politiche istituzionali (per esempio il mercato unico europeo)?

Nei prossimi quindici anni è prevedibile una forte contrazione nei numeri di programmi che, sia in campo militare sia civile, verranno lanciati, in quanto i costi di sviluppo saranno sempre più gravosi e il mercato di riferimento sempre più globalizzato, con la caduta dei mercati nazionali. Ciò renderà necessario un accentuato ricorso ad intese industriali, anche di tipo strutturale, a livello prima europeo e poi senz'altro mondiale. Si assisterà alla formazione di reti di alleanze intorno ad alcuni grossi poli indu-

striali (Boeing, McDonnell Douglas, British Aerospace e Deutsche Aerospace). L'identità dell'industria aerospaziale italiana dovrà essere garantita, per quei settori in cui dispone di una buona esperienza tecnica e commerciale, da una partecipazione sempre più qualificata a consorzi ed alleanze: nelle fasce medie e basse del mercato civile (fino a 150 passeggeri) si può svolgere un ruolo di primissimo piano, mentre in settori marginali si potrà partecipare in posizioni di minoranza in strutture industriali multinazionali. Ed è per far fronte alle esigenze del primo caso che risulta necessaria la presenza di un gruppo industriale nazionale con forte capacità di leadership quale quello oggi rappresentato dall'Aeritalia.

tenuti prevedibili del cambiamento?

I tempi di modifica di un prodotto aeronautico si misurano non in anni, ma in decenni. Oggi siamo già producendo, o per lo meno sviluppando, i prodotti che saranno immessi sul mercato prima del 2000; in qualche settore (vedi il velivolo militare E1a e il civile Atr) il prodotto che stiamo sviluppando verrà commercializzato almeno per tutto il primo decennio del prossimo secolo. Ciò fa escludere la possibilità di sostanziali cambiamenti tecnologici nei prossimi 10 anni. Proseguirà peraltro l'attuale tendenza verso prodotti che impieghino sempre più nuovi materiali per la struttura e che utilizzino sempre più estesamente l'elettronica per il comando e il controllo. Più sensibili saranno le modifiche tecnologiche che sono in via di sviluppo nel campo dei processi produttivi con la crescente automazione (robot adattati anche a lavorazioni di piccola serie).

Lei ritiene che nel campo dell'aviazione civile la politica del governo debba subire cambiamenti? E se la risposta è affermativa, di quali cambiamenti si tratta?

Il cambio che può venire auspicato nella politica governativa per il settore dell'aviazione civile riguarda l'attenzione che il governo deve portare a questo settore. Il traffico aereo è condizionato dalla scarsità delle strutture esistenti; ormai mancano gli aeroporti e quelli che ci sono dovranno presto essere adeguati alle esigenze di maggior traffico; è inoltre indispensabile pensare ad un piano articolato per il cosiddetto terzo livello, e cioè il trasporto aereo tra centri minori, che consentirebbe di decongestionare il trasporto di superficie. Per quanto riguarda l'industria manifatturiera, per poter proseguire insieme con le altre aziende europee la crescita ormai consolidata del settore civile, occorre poter contare su di una politica governativa a lungo termine, già prevista a suo tempo dal piano Cipi di ristrutturazione del comparto aeronautico, ma solo parzialmente soddisfatto con la legge 808, la cui applicazione ed il cui finanziamento rispondono oggi solo marginalmente alle necessità industriali.



Un assistente al volo della torre di controllo di Fiumicino

Mentre si aprono i mercati unici, da 16 anni si attende il piano degli aeroporti

E intanto l'Italia scivola alla coda d'Europa

FRANCESCO GALASSO

Nel lontano 1973 il Parlamento, anche a seguito del disastro aereo di Palermo, varò una legge di finanziamento per interventi sui maggiori aeroporti nazionali che obbligava il governo ad emanare entro 6 mesi, il Piano nazionale degli aeroporti; sono ormai passati 15 anni e dopo numerosi tentativi, tra i quali il meno velleitario fu quello della gestione Signorile, il cosiddetto Piano generale degli aeroporti non ha ancora visto la luce.

In questi 15 anni sono stati spesi sugli aeroporti circa 1.000 miliardi, sono stati stanziati e non spesi altri 3.000 miliardi ma la situazione infrastrutturale del trasporto aereo italiano è disordinata e si presenta critica rispetto alle prospettive di crescita attese per il prossimo decennio. Da fonte Icao viene la previsione di un incremento di passeggeri dal '90 al '95 che oscilla tra il 5 ed il 7% e di merci del 7%, tali previsioni sono state assunte dalla Commissione della Comunità europea e costituiscono insieme obiettivo e realistica aspettativa per attuare il piano di liberalizzazione nella ripartizione della capacità passeggeri e dei diritti di traffico in Europa.

Di fronte a queste prospettive di crescita della domanda la capacità italiana di dare una risposta rapida tarda a manifestarsi, non tanto per scarsa attenzione politica alla problematica, quanto per una sottovalutazione culturale di ogni impostazione di piano e di metodologia di approccio all'intervento infrastrutturale in questo modo di trasporto; se infatti si analizzano negli ultimi 30 anni i principali momenti di intervento nel settore si nota una concentrazione di iniziative e di investimenti sempre e soltanto in occasione di eventi particolari: Olimpiadi 1960 (costruzione di Fiumicino), 1972 Incidente di Palermo 1 (potenziamento impianti ed infrastrutture dei 20 aeroporti maggiori), 1984 saturazione di Fiumicino e Linate (potenziamento di Fiumicino e Malpensa), 1988-90 mondiali di calcio (aerostazioni ed impianti degli aeroporti interessati alle gare).

Il sovrapporsi di interventi sporadici ha portato ad una situazione per molti versi paradossale: avremo all'inizio degli anni 90 molti aeroporti sovradimensionati come impianti e capacità ricettiva, ma alcuni tra i più importanti (Ciampino, Napoli, Torino, Catania) non in grado di reggere alla domanda prevedibilmente maggiore di un terzo rispetto ad oggi; in pratica solo l'aeroporto di Fiumicino potrà aspirare ad offrire standard ricettivi e di sicurezza in linea con gli scali europei e questo risultato che si otterrà con costi dell'ordine di 2.000 miliardi non potrà comunque sanare da solo l'assenza della pianificazione unitaria e coordinata di tutte le infrastrutture del trasporto aereo.

Le ricorrenti crisi di capacità del trasporto aereo che si susseguono stagionalmente hanno ormai mostrato inequivocabilmente quale è la strozzatura del sistema; certo lo spazio aereo non è infinito, quindi dovrà essere razionalizzato e modernizzato l'uso anche attraverso l'impiego di tecnologie al-

l'altezza delle tecniche di navigazione satellitare, ma è indubbio che il vero nodo è costituito dalla struttura a terra del trasporto aereo ed in special modo dallo scalo di arrivo. Un aeroporto non in grado di dare accoglienza a decine di voli che ne richiedono l'uso in tempi concentrati (pochissimi minuti) è una struttura che diventa automaticamente moltiplicatore di problemi, arrivando ad incidere nel breve volgere di 10, 20 minuti sulle capacità operative di decollo di una geografia aeroportuale di dimensione continentale.

L'aeroporto, quindi, costituisce l'elemento primo della crisi di questi anni, crisi derivante da super domanda imprevista e forse anche imprevedibile che non può non impegnare il pianificatore di più alto livello (il Parlamento) per evitare al nostro paese la progressiva emarginazione dai traffici aerei

internazionali proprio nel momento di apertura del mercato unico che in questo modo di trasporto significherebbe liberalizzazione dell'offerta e, conseguentemente, ulteriori incrementi di traffico concentrati sulle infrastrutture che hanno sviluppato una maggiore ricettività; emblematico è il caso dell'aeroporto di Zurigo attuale grande raccoglitore della domanda intercontinentale del Nord Italia.

Se questo è lo scenario del futuro prossimo ogni operatore del settore che sia dotato ancora di una qualche residua speranza nella capacità pianificatoria delle strutture pubbliche, si aspetta, più che la formulazione di un piano qualunque, un intervento volto a sistemizzare ed ottimizzare le risorse esistenti attraverso l'attivazione di un metodo di intervento sugli aeroporti per cogliere i se-

guenti obiettivi: 1) individuare per qualità e quantità la tipologia della domanda e le sue evoluzioni nell'ambito del decennio futuro e conseguentemente attivare l'innovazione e la specializzazione dell'offerta dei servizi aeroportuali; 2) assicurare al "sistema" così ristrutturato una gestione efficace, soprattutto decentrata, che crei e non distrugga ricchezza.

Per il punto 1, data per acquisita una adeguata capacità di analisi dei trend di traffico e delle interconnessioni tra lo sviluppo economico, quello sociale e le varie forme di mobilità, dovrà essere individuata la ottimale geografia dei bacini di domanda e nell'ambito degli stessi costituire i sistemi aeroportuali di bacino comprendenti uno o più aeroporti di norma specializzati per tipo di traffico: aviazione generale, scuole, media e

grande capacità, ma con una adeguata disponibilità a rispondere alla richiesta di operazioni per le quali normalmente non è specializzato.

Per il punto 2, che è strettamente conseguente al precedente, si tratta di individuare modelli gestionali non più di singolo aeroporto ma di sistema aeroportuale di bacino, dotati di piena capacità economica, operanti in regime di mercato, sottoposti a controlli di standardizzazione da parte dell'autorità statale dell'Aviazione civile per i soli aspetti operativi legati alla sicurezza del volo e finanziati con risorse pubbliche e private che non escludono la remunerazione industriale del capitale investito.

Attualmente il panorama aeroportuale italiano è costituito da 35 aeroporti dove si svolge traffico commerciale regolare o Charter e 70 aeroporti minori sedi di attività di scuola, di lavoro aereo, di aviazione genera-

le oltre ad un centinaio di eliporti ed aviosuperfici private. Sono inoltre all'attenzione delle strutture tecniche degli enti locali e se ne parla in convegni specializzati, nuovi insediamenti aeroportuali per la zona di Napoli, Firenze, Agrigento e si comincia inoltre a valutare, ancora del tutto teoricamente, l'opportunità di uno scalo molto specializzato ad est di Roma soprattutto in vista delle prossime decisioni internazionali sul prosieguo degli studi di fattibilità dell'aereo suborbitale (20 minuti per New York, 60 minuti per Tokio).

Questo è il quadro complessivo su cui calare un metodo di razionalizzazione per bacino e per specializzazione di traffico. Con una gestione unica per sistema aeroportuale, la domanda che interessa il bacino viene smistata sui vari scali e gli aeroporti del sistema possono essere utilizzati anche in modo flessibile, quando una punta anomala di traffico lo dovesse richiedere, nel rispetto delle esigenze di sicurezza e di regolarità del servizio.

Solo una gestione unica per sistema può offrire con costi contenuti, quei servizi a terra che in collaborazione con le compagnie, alleviano gli inevitabili contattempo dovuti all'utilizzo di un altro aeroporto del sistema in casi di congestione degli spazi sia aerei che aeroportuali. Alla luce dei ritardi di pianificazione l'utilizzo razionale di tutte le risorse esistenti appare la strada realistica ed anche finanziariamente ed economicamente più opportuna per rimanere all'interno di una logica di sviluppo infrastrutturale che sia insieme di potenziamento dell'offerta e di limitato impatto ambientale; l'altra strada, quella della scelta di una decina di scali capoluoghi di regione dove operare con interventi pesanti per la triplicazione dei servizi offerti (duplicazione e allungamento delle piste, rifacimento delle aerostazioni, imposizioni di servizi per aiuti alla navigazione sia radio che luminosi, asservimento di centinaia di ettari per salvaguardare i vincoli aeronautici di legge con conseguenti esproprio ed inevitabili ampliamenti delle fasce di rispetto per la salvaguardia dall'inquinamento acustico e da gas) comporterebbe opposizioni di ogni tipo e la sensibilità eco territoriale rischierebbe di vincere al termine di battaglie annose la guerra che ogni comunità territoriale accenderebbe contro l'intervento infrastrutturale di mero potenziamento.

Il drammatico esempio che ci viene dallo sviluppo distorto di un modo di trasporto esplosivo con un quarantennio d'anticipo rispetto a quello aereo, potrebbe almeno mettere in guardia i pianificatori strutturali ed i liberisti d'assalto rispetto ai pericoli che incombono sul futuro stesso del trasporto aereo di massa ed indurre le massime autorità pubbliche ad affrontare a livello europeo l'individuazione di un graduale sviluppo del traffico aereo con l'attenzione principale volta alla gestione dello stesso e con la massima cautela nell'impiego di risorse esclusivamente finalizzate al gigantismo infrastrutturale.

COMFORT. IL POTERE DELL'EVOLUZIONE.

A109 C. Il trasporto executive trova riassunte tutte le caratteristiche e le prestazioni che il mercato esige, inclusi un prezzo d'acquisto competitivo e costi di manutenzione e operativi quantissimi ridotti.

Nel settore degli elicotteri, degli elicotteri e dei sistemi aerospaziali, il Gruppo Agusta esprime il potere dell'evoluzione.

GRUPPO AGUSTA
Ricerca e tecnologia aerospaziale