



ALLEGATO N. 11.

FIATAVIO S.p.A.

Torino, 06.07.90

L'IMPORTANZA DEL PROGRAMMA EFA PER IL NOSTRO PAESE E PER  
L'INDUSTRIA AEROSPAZIALE ITALIANA.

In questa sede, alcune settimane fa, il Capo di Stato Maggiore Aeronautica ha spiegato perché un'efficace difesa aerea del nostro paese richiede la continuazione del programma E.F.A. e della partecipazione Italiana. Il Gen. Nardini ha anche dimostrato come questa scelta rimanga valida in un quadro Internazionale mutato e in mutamento. Si tratta di argomenti molto convincenti difficilmente confutabili a cui non è possibile aggiungere nulla.

Per di più non è compito di un industriale stabilire i requisiti operativi di un sistema d'arma e la loro rispondenza alle necessità difensive del paese.

Io vorrei qui analizzare gli aspetti economico-industriali e tecnologici del programma E.F.A. e verificare la loro rispondenza alle necessità di sviluppo del paese e dell'industria aerospaziale Italiana.

Il primo aspetto su cui vorrei soffermarmi è quello della razionalità industriale e economico-finanziaria della partecipazione Italiana al programma E.F.A.

Si tratta insomma di rispondere alla seguente domanda:  
Se l'Italia necessita un nuovo velivolo da caccia, il programma E.F.A. è il modo più razionale per acquisirlo?

La risposta a questa domanda non può che essere positiva e questo per due ordini di motivi:

1. Analisti e operatori concordano sul fatto che l'industria degli armamenti e quella aeronautica in particolare stanno subendo un accelerato processo di internazionalizzazione.

In questo processo, le aziende aeronautiche e in particolare quelle motoristiche europee sono più avanzate di quelle giapponesi e americane. Ciò è dovuto in gran parte all'esperienza dei programmi multinazionali militari accumulata da queste aziende ed in particolare Tornado e E.F.A. Questa posizione di vantaggio non può essere abbandonata. L'abitudine a lavorare insieme e il conseguente abbassamento dei costi di gestione dei programmi multinazionali rappresentano infatti un know-how importantissimo.

2. Le critiche più frequenti che vengono fatte agli accordi di coproduzione aeronautica riguardano tempi e costi di produzione. In particolare si discute su come programmi che coinvolgono un numero significativo di paesi implicino costi altissimi. Questa critica viene rivolta anche all'E.F.A. a cui partecipano ben 4 nazioni. Si tratta però di un modo molto partigiano di guardare ai programmi di coproduzione. E' stato ormai dimostrato che i programmi multinazionali di coproduzioni hanno due tendenze divergenti. Dal punto di vista di un singolo paese vengono impiegate meno risorse che nel caso di una produzione nazionale. Dall'altra però la cooperazione assorbe più risorse che non se l'intero programma fosse svolto da un'unica nazione. Secondo un noto studio internazionale nel caso di una coproduzione a quattro si registrerebbe un raddoppio dei costi totali ma un risparmio per ogni singolo paese del 50%

A tutto questo è da aggiungere che il nostro paese non ha le risorse finanziarie necessarie a sviluppare da solo un nuovo aereo da caccia. L'unica alternativa rimane quindi l'importazione diretta. Analizzando soltanto il lato dei costi si può calcolare che l'importazione di un aereo da caccia implichi un risparmio che può essere valutato nell'ordine del 20-25% nei confronti di una coproduzione.

Questa è la realtà dal punto di vista dei costi. Vediamo ora di esaminare i benefici delle due alternative aperte al nostro paese: importazione e coproduzione. Nel mondo contemporaneo quando si parla di accordi tra stati relativamente a grandi sistemi d'arma non ci si limita mai ad una semplice esportazione-importazione. Il paese importatore richiede (e ottiene sempre) offset dal venditore. Vediamo quindi di valutare i benefici derivanti all'industria nazionale dai due tipi di accordo: Coproduzione da una parte e importazione con offset dall'altro. Per quanto riguarda gli aspetti qualitativi il discorso è assai semplice. Accordi di offset di solito riguardano produzioni con contenuti tecnologici assai più poveri di quelli negoziati negli accordi di coproduzione tra stati e aziende, e un eventuale accordo relativo ad un caccia avanzato non farebbe eccezione a questa regola come è dimostrato dagli accordi tra Stati Uniti e il consorzio "nordico" dell'F16.

Inoltre, accordi di offset risultano meno attraenti anche dal punto di vista quantitativo. Analisi condotte su programmi di offset hanno dimostrato che in genere gli accordi di importazioni con offset rappresentano circa il 50% in meno di ore lavoro per l'industria nazionale di un equivalente programma di coproduzione. Secondo stime infatti la partecipazione dell'Italia al programma E.F.A. comporta da

130 a 150 milioni di ore lavoro per l'industria nazionale, distribuite nell'arco di 20 anni, contro 50-70 milioni di ore lavoro legate agli offset in caso di importazione di un prodotto simile.

Le considerazioni fin qui avanzate quindi mostrano con estrema chiarezza come, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, la partecipazione al programma E.F.A. rappresenti per il nostro paese il modo più efficiente per modernizzare la propria difesa aerea.

La partecipazione al programma E.F.A. non deve essere valutata solo dal punto di vista dell'acquisizione di un sistema d'Arma necessario alla difesa del paese. Tale partecipazione è anche essenziale alla competitività della nostra industria aeronautica civile. E questo per diversi motivi.

Innanzitutto bisogna tenere presente che lo sviluppo del settore civile dell'industria aeronautica è sempre stato caratterizzato dal trasferimento continuo di know-how dal settore militare. In particolare il programma E.F.A. contribuirà allo sviluppo delle capacità industriali nazionali nelle seguenti aree tecnologiche:

- . Sviluppo di strutture di forza avanzate in compositi in carbonio necessarie per il futuro trasporto supersonico.
- . Realizzazione di un nuovo motore operante a temperature di turbina particolarmente elevate. Le conoscenze così derivate saranno vitali per lo sviluppo di motori civili meno inquinanti e più efficienti.
- . Adozione di nuove strumentazioni digitali e a visione globale per ridurre il carico del pilota e i rischi legati alle operazioni di volo.
- . Studio e realizzazione di equipaggiamenti di bordo avanzati, quali freni con dischi in carbonio, calcolatori veloci ecc. che permetteranno aumenti di competitività per l'industria italiana anche al di fuori del mercato aeronautico.
- . Impiego di metodi di produzione avanzata capaci di dare alla nostra industria una maggiore produttività e quindi competitività sui mercati civili.
- . Installazione di una rete internazionale di interconnessione computerizzata sia per le aree di progettazione che per quelle di produzione fra tutte le aziende coinvolte nel programma che renderà anche più facile la collaborazione internazionale nel settore civile.

*Il trasferimento di know-how in aree tecnologiche avanzate non è però l'unico aspetto che rende la partecipazione ai programmi militari essenziale per la competitività dell'industria aeronautica nel settore civile.*

*Per quanto riguarda la propulsione, la partecipazione a programmi militari è necessaria per la partecipazione a programmi civili.*

*Ciò per la struttura stessa dell'industria mondiale dei motori aeronautici supersonici.*

*Per comprendere meglio questa affermazione vediamo di esaminare la struttura dei programmi di sviluppo di motori civili.*

*Questo settore industriale è dominato dai due colossi americani: G.E. e Pratt e Whitney. Oggi però il costo dello sviluppo dei nuovi motori e i problemi tecnologici e produttivi ad esso legati sono tali che neppure questi colossi possono portare avanti un programma da soli. Essi quindi formano dei consorzi di aziende motoristiche aeronautiche che si dividono sviluppo, produzione e commercializzazione del nuovo motore. All'interno di tali gruppi però G.E. e P. e W. mantengono un deciso predominio sia in termini di quote che di tecnologia.*

*Per l'industria motoristica mondiale (europea e giapponese) la partecipazione a questi consorzi è l'unico modo per accedere al mercato civile. Come tale si tratta di un processo estremamente competitivo in cui ogni singola azienda deve apparire come vitale al successo del consorzio. L'accesa competizione si svolge contemporaneamente su tre piani distinti: capacità finanziarie, capacità tecnologiche e capacità produttive.*

*Partecipare a questi programmi costa molto sia in termini di "tasse di entrata" da pagare al leader americano per avere una quota, sia in termini di investimenti per realizzare la quota acquistata. (Il costo del programma G.E. 90 per Fiataviao necessiterà di investimenti per 200 milioni di dollari).*

*Per poter partecipare però le risorse finanziarie non bastano. E' necessario disporre di capacità di progettazione e sviluppo autonome da quelle del leader del consorzio.*

*Le due aziende leader, infatti, per mantenere il loro predominio desiderano ridurre al minimo il trasferimento di tecnologia ai partners più deboli.*

*Quindi per le industrie motoristiche europee e giapponesi l'unico modo per dotarsi delle conoscenze e capacità necessarie per partecipare a questi consorzi è quello di partecipare a programmi militari tecnologicamente avanzati e complessi, quali appunto, l'E.F.A. Solo in questo modo, infatti, potranno sviluppare quelle tecnologie che sono gelosamente custodite dai due gruppi egemoni.*

*Il successo internazionale nel mercato civile delle aziende motoristiche delle tre nazioni che hanno partecipato al Tornado dipende direttamente proprio da queste partecipazioni.*

*E così certamente sarà anche per le aziende degli Stati che hanno voluto e perseguito il programma E.F.A.*

*Se l'Italia non continuasse in questo programma non solo abbandonerebbe un programma efficiente di modernizzazione della sua difesa aerea ma ridurrebbe drasticamente la competitività della sua industria aerospaziale.*