

## IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

### S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	80
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Sull'acquisizione dei sistemi d'arma, delle opere e dei mezzi direttamente destinati alla difesa nazionale, a venti anni dall'entrata in vigore della legge 4 ottobre 1988, n. 436 ( <i>Deliberazione di una proroga del termine</i> ) .....	80
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:	
Sulla missione a Colferro del 7 ottobre 2009, per una visita agli stabilimenti dell'AVIO Spa ( <i>Svolgimento e conclusione</i> ) .....	81
ALLEGATO ( <i>Comunicazioni</i> ) .....	82

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

*Mercoledì 21 ottobre 2009.*

L'Ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 14.55.

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 21 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Edmondo CIRIELLI.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

Sull'acquisizione dei sistemi d'arma, delle opere e dei mezzi direttamente destinati alla difesa nazionale, a venti anni dall'entrata in vigore della legge 4 ottobre 1988, n. 436.

(*Deliberazione di una proroga del termine*).

Edmondo CIRIELLI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 144, comma 1,

del Regolamento, è stata raggiunta l'intesa con il Presidente della Camera in ordine alla proroga di trenta giorni del termine dell'indagine conoscitiva sull'acquisizione dei sistemi d'arma, delle opere e dei mezzi direttamente destinati alla difesa nazionale, a venti anni dall'entrata in vigore della legge 4 ottobre 1988, n. 436.

Nessun chiedendo di intervenire, la Commissione approva quindi all'unanimità la proposta di prorogare di trenta giorni il termine dell'indagine conoscitiva in oggetto.

**La seduta termina alle 15.**

#### COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

*Mercoledì 21 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Edmondo CIRIELLI.*

**La seduta comincia alle 15.**

**Sulla missione a Colferro del 7 ottobre 2009, per una visita agli stabilimenti dell'AVIO Spa.**  
(Svolgimento e conclusione).

Edmondo CIRIELLI, *presidente*, rende comunicazioni sulla missione in titolo

(*vedi allegato*). Nessuno chiedendo di intervenire, dichiara concluso lo svolgimento delle comunicazioni in titolo.

**La seduta termina alle 15.05.**

ALLEGATO

**Sulla missione a Colleferro del 7 ottobre 2009, per una visita agli stabilimenti dell'AVIO Spa.**

**COMUNICAZIONI**

Una delegazione della Commissione Difesa, composta dal Presidente, Edmondo Cirielli e dai deputati Giacomo Chiappori (LNP), Giulio Marini (PdL) e Antonio Ruggia (PD), la mattina di mercoledì 7 ottobre 2009 si è recata in missione a Colleferro (Roma), per visitare gli stabilimenti della Avio S.p.A, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'acquisizione dei sistemi d'arma, delle opere e dei mezzi direttamente destinati alla difesa nazionale, a venti anni dall'entrata in vigore della legge 4 ottobre 1988, n. 436.

Nel corso della visita i responsabili della società hanno illustrato la struttura dell'azienda e le sue principali attività. In particolare, è stato evidenziato innanzitutto che Avio opera nel settore della produzione e progettazione di motori aeronautici civili, militari, e dei lanciatori spaziali; dispone di stabilimenti dedicati alla revisione dei motori in servizio, ed è la prima azienda al mondo per le trasmissioni meccaniche aeronautiche, e, in Europa, per la propulsione spaziale a solido.

Tutto ciò consente all'azienda di realizzare un fatturato annuo di 1.700 milioni di euro – di cui il 92 per cento derivante dalle esportazioni – che viene investito per oltre il 12 per cento in Ricerca & Sviluppo, tanto che la società collabora con tutte le principali Università e Centri di Ricerca in Italia e con alcuni tra i maggiori Centri di Ricerca aerospaziali mondiali.

Nell'azienda sono occupati 5500 dipendenti, di cui 5000 in Italia; oltre 1000 dipendenti sono ingegneri e tecnici. Per quanto riguarda la struttura societaria, è stato ricordato che Avio, fondata nel 1908,

è stata parte del Gruppo Fiat sino al 2003, è attualmente controllata dal fondo Cinven e da Finmeccanica.

Venendo alle attività aziendali, è stato sottolineato che quelle nel campo della Difesa riguardano la propulsione per tutti i principali programmi delle Forze Armate italiane con particolare riferimento all'Aeronautica e alla Marina. Ad esempio, Avio partecipa con una quota del 20 per cento ai programmi motore dei velivoli Typhoon e Tornado; fornisce gli apparati propulsivi di portaerei e fregate; è *partner* della General Electric con una quota del 40 per cento per la motorizzazione dell'elicottero NH90. Inoltre, partecipa ad alcuni tra i più importanti programmi internazionali come l'F22, l'A400M, il C130J, l'Apache e Black Hawk, l'US101 (*Marine One*).

Con riferimento alle attività specifiche per la Difesa (Divisione *AeroEngine* Militare), Avio ha segnalato tre tematiche: il programma JSF con particolare riguardo al ritorno industriale atteso dalle sue due motorizzazioni; la manutenzione delle flotte militari italiane; infine, le recenti politiche di acquisizione dei nuovi sistemi d'arma.

Quanto alla prima tematica è stato evidenziato che il programma di sviluppo della motorizzazione per il JSF sarà quasi certamente l'ultimo per velivoli pilotati dall'uomo e, quindi, anche per i sistemi propulsivi caratteristici di tali applicazioni. È fondamentale quindi per Avio avere una partecipazione qualificata ad un programma internazionale così importante, in quanto solo attraverso un ruolo attivo nello sviluppo di tale motorizza-

zione sarà possibile mantenere ed incrementare il *know-how* nazionale in discipline e tecnologie di ultima generazione con importanti ricadute anche per il mercato aeronautico civile.

Infatti, posto che il ruolo di programma trainante e di riferimento per lo sviluppo di *know-how* è stato svolto negli ultimi anni dal motore EJ200 (Typhoon), la cui produzione dovrebbe terminare nel 2017, il JSF dovrebbe svolgere il ruolo di naturale « staffetta » tecnologica per proiettare l'industria motoristica nazionale nei prossimi 35-40 anni e per garantire un'occupazione che Avio stima, per il solo programma F136, in 500 addetti. L'obiettivo è quello di ottenere un ritorno industriale adeguato alle capacità tecniche e produttive dell'azienda e della sua filiera di fornitori italiani nonché un fatturato che consenta di garantire un livello di occupazione stabile. L'Avio è coinvolta attualmente in negoziazioni con le società di riferimento per entrambe le motorizzazioni.

Quanto al ritorno industriale previsto, per il programma F135, anche se al momento non è stato firmato ancora nessun accordo, è stata ipotizzata una produzione per 9 anni su licenza (il progetto è infatti sviluppato interamente negli Stati Uniti da Pratt&Whitney), con un fatturato stimato in 100 milioni di dollari, mentre per il programma F136 le responsabilità di progetto e sviluppo nonché la produzione del 5 per cento del motore dovrebbero aver luogo in Italia, con un ricavo stimato di 3.800 milioni di dollari. In proposito, Avio ha già firmato, sia con General Electric, sia con Rolls-Royce il « *Memorandum Of Agreement* » per una co-partecipazione al programma F136 a vita intera; un analogo accordo, sempre per una partecipazione del 5 per cento, è stato siglato in Olanda per la società DutchAero, di proprietà Avio. Complessivamente, la motorizzazione F136 garantirebbe alla società uno sviluppo del fatturato pari a 7.600 milioni di dollari.

Per favorire e sostenere lo sviluppo del « sistema-Paese » attraverso la partecipazione dell'industria italiana nel programma, Avio ha chiesto quindi di riba-

dire il supporto italiano allo sviluppo del motore F136; di non operare scelte definitive fino a quando non saranno chiare le soluzioni che potranno essere richieste dallo scenario americano e dai Paesi con i quali sono state definite ipotesi di collaborazione (Olanda e Norvegia) e, inoltre, ha chiesto che le eventuali decisioni italiane che anticipino queste scadenze assicurino la necessaria flessibilità e reversibilità.

Quanto al settore della manutenzione motori, Avio ha ricoperto storicamente un ruolo estremamente rilevante nell'ambito della Difesa, arrivando a soddisfare più dell'80 per cento dei fabbisogni di servizi per i motori aeronautici e navali delle Forze Armate e dei Corpi dello Stato. Il livello di attività si è progressivamente ridotto e, dal 2001 ad oggi, si è più che dimezzato soprattutto per la riduzione delle risorse disponibili. Pur nella scarsità delle risorse finanziarie, per evitare perdita di capacità strategiche e consentire un supporto efficiente ed efficace all'operatività dei mezzi della Difesa, Avio ha segnalato che è necessario disporre di una pianificazione pluriennale di fondi, nonché investire in tecnologie di riparazione di ultima generazione, sviluppando il *know-how* necessario per operare sui motori più avanzati, in modo da garantire l'autonomia nazionale e vantaggi anche in termini di efficienza logistica, risparmi sul ciclo di vita del prodotto e allungamento della catena del valore fornito dall'industria italiana.

Con riferimento al tema dell'acquisizione dei nuovi sistemi d'arma, le scelte effettuate nel settore Difesa producono un impatto strategico, non solo sull'attività internazionale di Avio, ma anche su tecnologia, *know-how* di sistema e capacità di supporto alle esigenze operative nazionali. Infine, Avio ha segnalato che contestualmente all'acquisto di nuovi sistemi d'arma è necessario continuare ad acquisire tutti i fattori di supporto della propulsione a favore dell'industria specialistica nazionale, in un'ottica sia strategica, ai fini dell'operatività delle Forze armate, sia di sviluppo del « sistema-Paese ». La propul-

sione, infatti, è un'area tecnologica confinata e strategica che richiede una gestione in servizio dedicata. Alla luce dell'esigenza della Difesa di acquisire il supporto in servizio assieme al nuovo sistema d'arma, si dovrebbe quindi esplorare l'adozione di modelli cooperativi tra aziende velivolisti (o cantieri), aziende motoriste e personale delle Forze armate.

Al termine della visita la delegazione si è recata agli stabilimenti della Divisione

Spazio di Avio e, in particolare, agli impianti di produzione dei lanciatori spaziali Ariane, Vega e Astrid nonché al Centro Sperimentazioni e Prove. Prima di lasciare gli stabilimenti di Colleferro, il Presidente Cirielli ha espresso all'amministratore delegato dell'Avio, dottor Orazio Ragni, a nome di tutta la delegazione, vivo apprezzamento per l'attività svolta dall'azienda in un settore di vitale interesse per la Difesa nazionale.