

# «Così il Meridione sale sul superjet»

Guarguaglini: puntiamo su aerei regionali



## LE INTERVISTE DEL MATTINO

**Il presidente di Finmeccanica: l'accordo con i russi di Sukhoi vale più di un miliardo di euro e avrà effetti sul Mezzogiorno**

ANTONIO TROISE

ROMA. L'ultimo nato è un apparecchio che atterra e decolla come un elicottero ma che dopo il decollo piega le pale e si trasforma in un aereo. Si chiama Tiltrotor Ba609, ed è destinato solo al mercato militare o a impieghi governativi. Viaggia a 500 chilometri orari ma è in grado di atterrare in un fazzoletto di terra. Ha fatto la sua prima uscita, la

settimana scorsa, a Pratica di Mare. È realizzato dalla AgustaWestland, leader mondiale nel settore degli elicotteri orbitante nella galassia Finmeccanica, il primo gruppo italiano nel settore dell'alta tecnologia. E nella cabina di comando della holding industriale c'è Pier Francesco Guarguaglini, classe 1937, ingegnere di Donoratico. Dal 2002, da quando è approdato nell'ufficio all'ultimo piano del palazzo di Finmeccanica, nel centro di Roma, il fatturato è passato da 7,8 a 12,5 miliardi di euro. Ma è un altro numero sul quale Guarguaglini preferisce dirottare l'attenzione: «Su ogni 100 euro di ricavi, 14 vengono dirottati, ogni anno, nel settore della

**Il Sud**  
Oltre mille  
assunzioni  
nel 2006



ricerca e sviluppo». Un record, non solo in Italia, destinato a crescere dopo l'intesa con i russi della Sukhoi che avrà ricadute positive anche negli stabilimenti del Sud. Una presenza consistente, con 11mila dipendenti, 8mila dei quali in Campania. Complessivamente, solo nel 2006, nel Mezzogiorno sono state effettuate oltre mille assunzioni.

**Come è cambiata l'azienda negli ultimi cinque anni?**

«Quando sono arrivato qui, la società era essenzialmente finanziaria. Oggi è diventata una holding industriale che ha funzioni di marketing, tecniche e strategiche. Oltre a svolgere una forte azione di coordinamento tra le diverse società».

**E quali sono stati i vantaggi dal punto di vista del business?**

«Ci siamo concentrati nei settori dell'aerospazio, della difesa e della sicurezza. In questi campi ha il pieno controllo del business degli elicotteri, dove è leader mondiale, e della parte elettronica della difesa. Solo per farle un esempio, nel programma Eurofighter, il principale programma di collaborazione europea nella difesa, la parte avionica è per il 60% di Finmeccanica. E abbiamo anche ampliato le nostre partecipazioni ai programmi internazionali».

**Insomma, l'euro forte e la recessione non vi hanno colpito?**

«Con l'euro fanno i conti tutti i nostri concorrenti, americani esclusi. Ma per essere competitivi il segreto è la tecnologia. E questo richiede investimenti continui e significativi. Già oggi il 14% dei nostri ricavi è assorbito dalla divisione ricerca e sviluppo. Siamo al cinquantesimo posto nel mondo in valore assoluto e, nel 2006, eravamo al quinto posto nel mondo come crescita percentuale rispetto all'anno precedente».

**Come a dire: non è affatto detto che il Bel Paese debba sempre perdere nella competizione internazionale?**

«No. L'importante è fare delle scelte. Ci siamo concentrati in alcuni campi dove potevamo essere leader. E quando è arrivato il momento di investire in un

altro paese abbiamo optato per la Gran Bretagna, il secondo mercato a livello mondiale. Oggi Finmeccanica è la seconda industria della difesa del Regno Unito. Ma il processo di internazionalizzazione non si è fermato qui: puntiamo sui paesi emergenti, come l'India, la Cina, la Malesia. E in particolare la Russia».

**A proposito di Mosca: a che punto sono le trattative con Sukhoi per realizzare il nuovo superjet 100?**

«Siamo alle battute finali. Del resto già esiste un accordo governativo che ci consente di avere una sorta di ombrello sull'intesa industriale. Ora stiamo finalizzando tutti gli aspetti dell'alleanza. Questioni tecniche che richiedono tempo».

**Ma in concreto cosa significa questa intesa per il futuro di Finmeccanica?**

«Può significare molto. Se il nuovo velivolo avrà successo entriamo in un campo interessante: quello del trasporto regionale con aerei attorno ai cento posti e con caratteristiche molto avanzate. Saranno costituite due nuove aziende: Finmeccanica avrà la maggioranza nella società di commercializzazione, i russi in quella di produzione».

**Finmeccanica nel Sud significa difesa, sicurezza, segnalamento ferroviario e, soprattutto, aerospazio con l'Alenia Aeronautica. L'accordo con Sukhoi potrà avere ricadute positive anche per il Mezzogiorno?**

«Certo. Anche se il grado di partecipazione degli stabilimenti meridionali dipenderà dalla quantità di materiale composito che sarà utilizzato dal nuovo superjet».

**Quanto vale l'accordo per il superjet in termini di investimenti?**

«Supera il miliardo di euro. In particolare, la nostra quota si attesterà sui 450 milioni di euro, 300 saranno assicurati dai rispettivi governi. Dal punto di vista produttivo, saranno coinvolti due stabilimenti della Sukhoi, uno a Novosibirsk, in Siberia, e l'altro a Komsomolsk, vicino al Pacifico».

**Insomma, ancora un aereo regionale dopo l'esperienza dell'Atr...**

«Le dirò di più: l'Atr sta vivendo una sorta di seconda giovinezza. Fino al

2002 gli ordini si fermavano a 10 fusoliere all'anno. Nel 2006 sono stati chiesti 63 nuovi aerei più 25 opzioni. Il fatturato della joint venture tra Alenia Aeronautica ed Eads ha raggiunto i 700 milioni di dollari, in crescita del 30% rispetto all'anno precedente. La società è leader mondiale nel settore del turboprop e la fusoliera viene interamente prodotta a Pomigliano».

#### Quali sono gli altri punti di eccellenza nel Sud?

«A Grottaglie, in Puglia, abbiamo realizzato un nuovo impianto e una nuova linea produttiva per costruire parte della fusoliera del 787. In questo caso la Boeing ha chiesto di partecipare al capitale di rischio, e lo abbiamo fatto con un investimento di 450 milioni. Ora il prodotto va molto bene. E in questo affare sono stati molto importanti gli investimenti fatti nel settore dei materiali compositi: il 767, degli inizi anni '80, aveva solo il 7% di questi materiali, mentre l'attuale 787 ne ha l'85%. Ma nell'operazione è fortemente coinvolta anche Pomigliano, dove è concentrata tutta la fase di progettazione, di sviluppo e di test».

#### Ma in Campania non c'è solo Alenia Aeronautica...

«Certo, non si possono dimenticare le attività di produzione di radar e dei sistemi per il controllo del traffico aereo. Sono stati venduti, per esempio, in India, nelle Filippine, in Cina e Russia. Senza contare poi i sistemi navali: i nostri prodotti sono impiegati sulle navi Orizzonte e sulle fregate Fremm che rappresentano l'ossatura della nostra Marina Militare».

## Lo sviluppo Investimenti continui nella ricerca

