



Senato della Repubblica

9^a Commissione – Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare

**Delega al Governo in materia di revisione del sistema degli incentivi alle imprese,
nonché disposizioni di semplificazione delle relative procedure**

Atto Senato 571

Le osservazioni di Avio Aero

7 giugno 2023



1. Chi siamo

Avio Aero è un'azienda Italiana leader nel mondo, che opera nella progettazione, produzione e manutenzione di componenti e sistemi di propulsione per l'aeronautica civile e militare.

Nata nel 1908 e diventata parte del gruppo General Electric dal 2013, Avio Aero è protagonista di oltre un secolo di sfide di innovazione e imprenditoriali nel settore strategico dell'aeronautica. Oggi siamo fortemente impegnati nello sviluppo di nuove tecnologie e applicazioni per ridurre i consumi di carburante e le emissioni di CO₂, produrre motori più leggeri a fronte di prestazioni migliori.

Abbiamo tre stabilimenti principali in Italia: a Rivalta di Torino (TO), dove è situata anche la direzione generale, a Brindisi e Pomigliano d'Arco (NA); inoltre il nostro stabilimento a Cameri (NO) è un'eccellenza mondiale nella stampa 3D. In totale sono circa 4.500 i dipendenti in Italia e all'estero siamo presenti in Polonia e in Repubblica Ceca con circa 1.100 persone.

Siamo un player globale dell'industria aeronautica, con un fatturato pari a circa 1,3 miliardi di euro nel 2021. Oltre l'80% del fatturato è in export e circa il 22% per il settore militare. Il nostro indotto sul territorio nazionale vale oltre €320 M. Si tratta di cifre attese in forte crescita nei prossimi anni, considerate le previsioni di ripresa del settore dopo la pandemia. Grazie a continui investimenti in ricerca e sviluppo e innovazione e grazie a una consolidata rete di collaborazioni con le principali università e centri di ricerca internazionali, Avio Aero ha raggiunto un livello di eccellenza tecnologica e produttiva riconosciuto a livello mondiale. Inoltre, essendo partner di lungo termine nella costruzione della maggior parte dei motori aeronautici civili destinati ai velivoli di Airbus e Boeing, a oggi, nel mondo, 4 aerei civili su 5 volano con componenti e moduli prodotti da Avio Aero.

Siamo anche attivi nel settore militare, in quanto partner di riferimento dell'Aeronautica Militare, della Marina Militare e dell'Esercito Italiano per la fornitura e manutenzione dei motori per velivoli ed elicotteri e dei propulsori a turbina per le unità navali. Avio Aero da sempre mette a disposizione delle nostre Forze Armate competenze a supporto di tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto: dalla progettazione e sviluppo dei motori, realizzati attraverso collaborazioni internazionali, alla produzione, manutenzione e supporto tecnico-logistico presso le basi operative.

Anche grazie alla concessione di agevolazioni pubbliche europee, nazionali e regionali, nel periodo 2014-2019, Avio Aero ha investito oltre 1 miliardo di euro sul territorio italiano, con importanti ricadute in termini occupazionali, di ricerca e sviluppo e di crescita di filiera. Negli anni 2020-2022, gli investimenti sono proseguiti anche se in misura minore, avendo dovuto fare i conti con una crisi senza precedenti causata dal tracollo del trasporto aereo.

In questi anni l'azienda si è trasformata profondamente: i massicci investimenti si sono tradotti in quote aggiuntive nel mercato e salto di qualità nella catena del valore sia per il mercato civile sia per il militare.



2. Il settore della propulsione aeronautica

Il settore della propulsione aeronautica è strategico per il Paese – come confermato anche dall’assoggettamento di Avio Aero alla disciplina del c.d. Golden Power – in quanto contribuisce alla sovranità tecnologica e allo sviluppo di innovazione, competenze e professionalità di altissimo livello, rafforzando la competitività del sistema industriale. Inoltre, a livello sistemico, il comparto genera ricadute positive sull’economia, sui mercati adiacenti e sulla società, e contribuisce a salvaguardare l’interesse nazionale fornendo prodotti e servizi essenziali per la sicurezza.

L’industria aeronautica è caratterizzata da elevata intensità di **ricerca e innovazione** e da lunghissimi cicli di vita del prodotto, poiché tipicamente le nuove tecnologie chiave sono sviluppate in un periodo di 10-15 anni e i velivoli hanno poi una vita di 30-40 anni di servizio attivo. Tecnologie e capacità industriali necessarie per realizzare motori con applicazione civile sono inoltre integrate e indivisibili da quelle essenziali per i motori militari, considerando che l’innovazione conseguita attraverso la partecipazione a un mercato si riflette positivamente e con assoluta reciprocità nel posizionamento per l’altro.

Grazie a un **tessuto produttivo ricco di capacità industriali e tecnologiche**, competenze e capitale umano e culturale, il comparto italiano della propulsione aeronautica rappresenta un’eccellenza in grado di competere ai più alti livelli internazionali. Indispensabile, inoltre, è l’ecosistema innovativo a supporto della produzione industriale, composto da Università e fornitori capaci, finanziariamente solidi e innovativi.

Il modello innovativo di Avio Aero

Avio Aero ha realizzato un **innovativo modello di collaborazione europeo**, lo European Technology Development Clusters (E-TDCs), dove l’azienda, centri R&D, Università, PMI e le nostre affiliate europee cooperano con l’obiettivo comune di affrontare le sfide del futuro dell’aviazione. La capacità di creare gruppi di lavoro, eterogenei nelle competenze e allo stesso tempo efficaci, è una linfa corroborante che fa crescere le PMI e arricchisce le Università che formano i nuovi talenti. Fondamentale per la crescita è il contributo e lo sviluppo della filiera: sono circa 900 le imprese italiane che collaborano con Avio Aero, in gran parte PMI. Nel 2022 il giro d’affari annuo con queste imprese è stato di circa 320 M di euro.

L’azienda sta lavorando per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità previsti dal Green Deal, che per il settore del trasporto aereo mirano alla neutralità climatica entro il 2050. Nell’ottica di traguardare la transizione ecologica, il comparto della propulsione aeronautica ha l’obiettivo di **realizzare motori sempre più leggeri ed efficienti** con prestazioni migliori e consumi di carburante ed emissioni di CO2 ridotte. Ciò comporterà una riduzione dei costi operativi e l’abilitazione di nuovi profili di missione, con un’estensione del raggio e dei tempi di sorvolo.

I requisiti di decarbonizzazione dell’aviazione civile hanno determinato l’inizio di un nuovo importante e dirompente ciclo di innovazione: il futuro di molte aziende italiane del settore aeronautico civile – e quindi anche militare – dipenderà dalla loro capacità di contribuire allo



sviluppo di un nuovo sistema di aviazione con velivoli, motori e sistemi verdi che domineranno il mercato dei prossimi decenni.

3. Il sistema degli incentivi

L'efficienza ed efficacia degli strumenti di agevolazione è uno dei fattori determinanti per le imprese nei processi interni di valutazione e pianificazione di nuovi investimenti produttivi e per l'innovazione. Per questo motivo, l'attuazione della riforma organica del sistema di incentivi alle imprese, prospettata dal Governo, può incidere significativamente sulle strategie industriali, rafforzare l'attrattività del Paese e stimolare nuovi investimenti privati, accelerando i percorsi di innovazione e la futura competitività delle imprese.

In questo senso, il disegno di legge recante “Delega al Governo in materia di revisione del sistema degli incentivi alle imprese, nonché disposizioni di semplificazione delle relative procedure” costituisce uno strumento di fondamentale importanza nella direzione di razionalizzazione e semplificazione delle procedure per la concessione di agevolazioni alle imprese, gettando le basi per un più efficace intervento pubblico a sostegno del tessuto produttivo.

Nell'esprimere apprezzamento rispetto all'impianto complessivo del provvedimento, si ritengono pienamente condivisibili i principi generali e i criteri direttivi per il riordino del sistema degli incentivi, poiché funzionali alle esigenze di **programmazione, trasparenza, semplicità delle procedure e riduzione dei tempi**, e quindi maggiormente rispondenti alle necessità dell'industria e del tessuto produttivo.

Nello scorso decennio Avio Aero ha maturato una significativa esperienza diretta sul fronte degli incentivi alle imprese, che ha permesso all'azienda di accedere a strumenti di incentivazione gestiti da Istituzioni europee, nazionali e regionali, basati su diverse tipologie di fondi e regolamenti. Pertanto, ferma restando la necessità di complementare l'azione con un'efficace politica industriale al passo con le trasformazioni in atto, Avio Aero, come azienda orientata all'innovazione, desidera fornire alcune indicazioni – in coerenza con i principi della riforma – al fine di integrare i contenuti del provvedimento in esame.

a. Massima agevolazione

Al fine di garantire alle imprese italiane pari opportunità sul piano europeo rispetto agli incentivi messi a disposizione da altri Stati Membri a favore delle loro imprese, è sicuramente opportuno assicurare un allineamento degli strumenti di agevolazione al valore massimo dell'intensità di

Proposta di modifica n. 1

All'articolo 4, comma 1, lettera b) dopo il numero 1), inserire il seguente:

1-bis) l'adozione, ove possibile, di misure volte a promuovere la concessione delle intensità massime di aiuto, in conformità con i limiti stabiliti dal quadro europeo in materia di aiuti di Stato, al fine di allineare gli incentivi concessi agli standard a livello europeo e salvaguardare la competitività delle imprese italiane.



aiuto concedibile in esenzione di notifica e approvazione europea. In tal senso, si propone **l'adozione di un principio di concessione dell'incentivo massimo compatibile con i limiti stabiliti dai regolamenti europei in esenzione in materia di Aiuti di Stato.**

b. Allineamento con le best practices a livello comunitario

Nel confronto tra procedure e norme operative europee, nazionali e regionali, sono riscontrabili alcune *best practices* della Commissione Europea, caratterizzate da efficacia amministrativa, semplificazione e tempi ridotti, che permettono una minimizzazione degli oneri istruttori per le imprese. Si riportano di seguito alcuni spunti che sono emersi da un'analisi comparativa condotta da Avio Aero e che possono essere presi in considerazione nell'ottica di una sempre maggiore convergenza verso il modello comunitario.

- Nella fase iniziale di valutazione dei progetti, la Commissione Europea riduce l'attività di verifica *ex-ante* di congruità tecnico-economica, rimandando alla fase *ex-post* la verifica dei costi del progetto, cioè a consuntivo. L'onere amministrativo della verifica *ex-ante* condotto dalle autorità di gestione italiane è piuttosto significativo, nonchè un fattore spesso dominante per quanto riguarda i tempi per la concessione. **La doppia verifica *ex-ante* ed *ex-post* richiesta dagli strumenti nazionali e regionali risulta una duplicazione** e andrebbe valutata una soluzione più snella e uniforme di procedere. Tale modifica probabilmente richiede un'azione concertata con le autorità europee di controllo, al fine di evitare problematiche nella fase di certificazione della spesa da parte loro.
- Relativamente al pagamento dei contributi, la **gestione del *pre-financing*** potrebbe essere rivista adottando lo schema in uso presso la Commissione Europea, assicurando inoltre tempi certi di erogazione dei contributi spettanti a valle della presentazione dell'avanzamento intermedio delle attività.

Proposta di modifica n. 2

All'articolo 6, comma 1, lettera b), numero 1), dopo le parole "delle imprese beneficiarie", inserire le seguenti: ", con particolare riferimento all'attività di verifica *ex-ante*".

c. Coordinamento

Al fine di migliorare l'efficacia dell'intervento pubblico a sostegno del tessuto produttivo, riteniamo importante ottimizzare il coordinamento tra le autorità regionali responsabili dei fondi europei di sviluppo regionale (FESR) e quelle nazionali, ad esempio, per la parte di loro gestione di Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC). Si evidenzia in particolare come al momento siano ancora in corso di stipula gli accordi tra il Governo e le Regioni per la distribuzione dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC). Da tale situazione emerge in maniera ancor più definita l'esigenza di disporre uno schema stabile e non occasionale di coordinamento.

In tale ottica, occorre considerare che l'applicazione del regolamento FESR 2021-2027 limita la capacità delle autorità regionali di incentivare gli investimenti produttivi delle grandi imprese per



progetti di innovazione condotti in collaborazione con le PMI, a svantaggio delle prospettive di sviluppo delle filiere strategiche e dell'occupazione al Sud.

Una soluzione per il caso di specie potrebbe risiedere nello stabilire un **coordinamento sistematico tra le autorità di gestione nazionali e regionali**, con lo scopo di ottenere sinergie e complementarità di utilizzo delle risorse, attraverso l'adozione di **accordi quadro** tra il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e le Regioni, al fine di integrare i fondi FCS e FESR, in particolare per quanto riguarda progetti di investimento complessi. Tali accordi di collaborazione e co-finanziamento sono già previsti e realizzati caso per caso, tuttavia la definizione di un contesto generale di riferimento, ad esempio con accordi di conferimento in gestione di fondi FCS alle Regioni o viceversa fondi FESR al MIMIT, potrebbe semplificare l'iter di attivazione dello schema di co-finanziamento e concessione degli incentivi.

Proposta di modifica n. 3

All'articolo 5, comma 1, dopo le parole "accordi programmatici" aggiungere le seguenti: "ed accordi quadro finalizzati a garantire una forma stabile di integrazione dei fondi comunitari".

4. Conclusioni

Il disegno di legge delega rappresenta un'importante opportunità per rivedere l'impianto di regole per la concessione di agevolazioni alle imprese nella direzione della razionalizzazione e dell'efficienza.

Avio Aero condivide i principi ispiratori e i criteri direttivi per il riordino del sistema degli incentivi e, in un'ottica di continuo miglioramento, l'azienda ha formulato alcune proposte al fine di integrare il contenuto del provvedimento sulla base dell'expertise maturato nell'interazione con diversi sistemi di incentivazione a livello europeo, nazionale e regionale.

Considerata la complessità della tematica in oggetto e i suoi impatti sul sostegno e l'attrattività degli investimenti privati, si suggerisce un ampio **coinvolgimento del mondo produttivo anche nella successiva fase di attuazione della riforma**.