

Alenia Aeronautica. In Campania riorganizzazione o dismissione ?

Antonio Ferrara – Rappresentante della CGIL al Tavolo Tecnico Distretto campano dell'Aerospazio



Si gioca in questi giorni la partita decisiva sul destino dell'unico comparto industriale di rilievo della regione, quello aeronautico. Alenia Aeronautica, a breve Alenia Aermacchi, ha anticipato anche ai sindacati un piano industriale che dovrebbe consentire all'azienda di Finmeccanica di riposizionarsi nel mercato, recuperando efficienza e competitività dei suoi prodotti. Un progetto di riorganizzazione che

prevede tagli occupazionali e chiusura d'impianti.

Le anticipazioni convergono sulla valutazione che in questa che sembra la "Lunga Notte di Finmeccanica", la lobby della Lega che negli ultimi anni si è fortemente radicata nei centri decisionali dell'intero raggruppamento, ha salvaguardato i siti localizzati nel Nord del Paese scaricando i costi più pesanti della crisi su quelli delle regioni meridionali. Il trasferimento della sede legale di Alenia Aermacchi da Pomigliano d'Arco alla provincia di Varese, anticipato pubblicamente dall'Ad di Finmeccanica Giuseppe Orsi, non è un problema secondario nel contesto di una politica federalista e francamente non è comprensibile, se non è letto come un cedimento alla Lega. Ma quello che maggiormente preoccupa il sindacato e i dipendenti, è l'assenza di una chiara prospettiva industriale e produttiva per gli stabilimenti napoletani. Gli attuali programmi inclusi ATR, C27-J e l'A380 non basteranno a mantenere i livelli attuali occupazionali ad Alenia e all'intera filiera campana di subfornitori,, figuriamoci lo sviluppo.

Ormai sono diversi anni, praticamente dalla fallita collaborazione di Alenia Aeronautica con Eads e Airbus sul nuovo programma A350, che si pone il problema di una strategia industriale che rilanci le potenzialità degli impianti campani.

ATR oggi vende forse come mai è successo in passato perché offre una versione nuovissima dell'aereo, il -600 che ha incontrato la domanda degli operatori anche in termini di costi operativi. Una condizione che nel tempo tuttavia si sposterà su velivoli più grandi, più efficienti e quindi meno inquinanti, più veloci e meno rumorosi. Oggi ATR, per continuare il successo di oltre vent'anni, deve ritornare a nascere per intercettare la nuova domanda delle aerolinee e per affermarsi nel grande mercato nord americano. Ma le condizioni che consentiranno di farlo non dureranno molti anni ancora: l'evoluzione del costo del carburante e la possibilità che altri costruttori entrino in questo segmento di mercato, aggredendo con un nuovo aereo anche il mercato di sostituzione, ridurranno le opportunità di espandere la presenza in quella classe di velivoli ad oggi occupato solo dall'aereo italo francese e da un turboelica di Bombardier.

Le forze politiche campane oggi che 'la stalla è aperta' rincorrono i buoi. C'è addirittura chi mantiene un ottimismo che sconcerta. Nel corso di un'assemblea dei lavoratori di Pomigliano d'Arco, si è detto che quella della Campania è la peggiore classe dirigente d'Europa, è questo il momento per dimostrare che non è vero.

<mailto:ferrara@aerospaziocampania.it>