



Alenia Aermacchi è veramente fuori dal tunnel ?

Nei giorni scorsi, in una lettera pubblicata dal Corriere del Mezzogiorno si argomentava che Alenia Aermacchi avrebbe lasciato alle spalle le difficoltà degli ultimi anni.

La tesi esposta ci è parsa bizzarra perché l'azienda aeronautica - com'è noto - appena pochi mesi fa era tecnicamente fallita, e riteniamo che per riportarla in carreggiata, oltre i finanziamenti di Finmeccanica e quelli pubblici, serva una strategia industriale che rimuova quelle condizioni che hanno innescato la crisi del gruppo.

Questa precisazione è necessaria perché Alenia Aermacchi è a un passaggio chiave della sua storia e in gioco c'è il futuro dell'intero comparto nazionale e il lavoro di migliaia di persone. Sulla situazione finanziaria e di prospettiva strategica del gruppo hanno pesato situazioni come la congiuntura internazionale e le note vicende di Finmeccanica che indeboliscono la credibilità e le relazioni internazionali del gruppo. Alla crisi hanno contribuito le impreviste difficoltà di programmi industriali di primaria importanza, la crisi del mercato della Difesa e il terremoto borsistico e bancario che ha sconvolto il sistema finanziario.



I sindacati hanno concorso a reggere l'onda d'urto condividendo l'uscita indolore dalle fabbriche di circa duemila dipendenti, ben consapevoli che per superare le crisi di sistema del gruppo occorre un credibile progetto di rilancio industriale.

Le imprese aeronautiche, quelle definite "small prime" o "integratori di sistema", hanno ragione d'essere se sono parte di un sistema reticolare di alleanze internazionali costruito su prodotti e

strategie industriali.

La principale difficoltà dell'azienda di Finmeccanica è - oggi - riposizionarsi su questa scacchiera, ricostruire collaborazioni su nuovi programmi per ritornare a investire. Tutto questo premette che guidi il gruppo un management competente, credibile, esperto e motivato. E' difficile trovare l'uscita dal tunnel se il management non decide perché non si sente garantito dalla politica, oppure se è ritenuto non credibile dai partner industriali o se l'opinione pubblica lo ritiene responsabile di una gestione condizionata dalla difesa d'interessi di partiti come la Lega Nord, o di gruppi trasversali, come Comunione e Liberazione.

In uno scenario come questo, non pensiamo si renda un buon servizio all'azienda e all'economia campana, e meno che mai serve al sindacato e ai lavoratori e alle PMI della filiera aeronautica,

sostenere con argomentazioni approssimative la tesi che Alenia Aermacchi avrebbe superato i suoi problemi.

Sarebbe come sostenere che erano i lavoratori il problema dell'azienda, e che bastava mandare a casa le più significative e consolidate professionalità per risolverlo. Quelle stesse competenze di cui oggi invece l'azienda ha ancora un bisogno disperato e che non sostituirà facilmente.

Disorienta il tempo trascorso sul dossier del nuovo Turboelica senza decidere quando è noto che il velivolo avrebbe una positiva accoglienza dal mercato e rilancerebbero l'intera filiera meridionale e quella campana per almeno venti anni. Eppure, nonostante l'esperienza del Superjet e dopo il tramonto di Berlusconi, il management valuta ipotesi di alleanze con i russi per velivoli regionali.

Ormai con lo sblocco dei fondi 808 e la disponibilità espressa dei governatori di Campania e Puglia l'impalcatura di sostegno al programma del turboelica è definita. Francamente ci pare che il tempo sia scaduto e come molti osservatori ci aspettiamo il lancio ufficiale del programma già nei prossimi giorni.

In Europa, semplificando lo scenario ai programmi interessati dalle aziende italiane, dopo il mancato accordo di Finmeccanica sull'A350XWB che doveva compensare la Campania per la perdita dell'impianto sul B787, l'alleanza con Airbus è ferma alla partecipazione sul velivolo A380, in sofferenza per le difficoltà del mercato e per i tanti problemi del programma.

Il nostro Paese è fuori dal programma militare europeo A400M, l'Eurofighter - che ha rappresentato nel secolo scorso la piattaforma di riferimento per costruire un moderno e autonomo Sistema di Difesa europeo - è stato ridimensionato in corso d'opera - e il progetto Neuron, che è un programma coordinato dalla francese Dassault cui partecipa anche Alenia Aermacchi e altri costruttori europei, troverà uno sbocco industriale a metà del prossimo decennio, bene che vada...

Dal versante d'oltreoceano lo scenario non è più chiaro, con Bombardier c'è una collaborazione sul Cseries che non si è replicata per il programma brasiliano KC-390, anche se l'industria italiana non è l'ultima arrivata nei velivoli da trasporto militare.

I rapporti con Boeing e L3 sono difficili per le difficoltà dei programmi B787 e JCA (C-27J), e anche con il Dipartimento della Difesa la situazione non è semplice dopo la decisione americana di mettere a terra i velivoli G222 in Afghanistan. Con Lockheed procede tra polemiche - spesso strumentali - la collaborazione sul progetto F-35, che in tempi di recessione deve fare i conti con i costi lievitati oltre ogni previsione e che non garantisce nemmeno il consueto offset alle PMI dei paesi partecipanti.

Quelli richiamati sono solo dei flash di uno scenario difficile anche da mettere solo a fuoco.

La proposta del Centro Studi IRES Campania e dell'associazione degli ingegneri AIAN, di un workshop a Napoli sui temi del futuro del comparto aeronautico campano - in relazione alla nascita del Cluster Nazionale, del DAC e dell'accordo di Programma della Regione Campania - ci pare una buona occasione per iniziare a dare una lettura condivisa dello scenario di un comparto fondamentale per la reindustrializzazione del Paese e della Campania.