

Campania. La crisi Alenia Aeronautica.

Si riunisce il Tavolo Tecnico del Distretto aerospaziale

L'assessore Sergio Vetrella convoca l'incontro nel pieno delle polemiche suscitate dal piano di ristrutturazione di Alenia

L'

azienda di Finmeccanica chiede pesanti sacrifici occupazionali alla Campania, la

regione italiana che meno di qualunque altra può permettersi di perdere posti di lavoro, i sindacati si mobilitano e i timori crescono tra le aziende della filiera dei subfornitori.

In sede istituzionale tutti si aspettano che saranno forniti chiarimenti sul "piano industriale" e dettagli sulle conseguenze per il comparto campano. L'incontro degli esponenti della Regione Campania con i rappresentanti delle imprese, le università e la ricerca, oltre che con le forze sindacali e imprenditoriali è previsto la prossima settimana presso l'Assessorato ai Trasporti, Viabilità e Attività Produttive.

DistrettoAerospaziale
della Campania



Il progetto di ristrutturazione dell'Alenia, com'è noto, ha un costo occupazionale pesante. In Campania è prevista la chiusura dello stabilimento di Casoria e la metà dei 1200 esuberanti preannunciati. Le uscite dal

lavoro previste si sommerebbero agli oltre 400 dipendenti che dovranno lasciare l'azienda entro il 2012 per un precedente accordo siglato con i sindacati. Si tratta di quella generazione di progettisti e operai che in questi decenni hanno determinato il successo dei più significativi programmi dell'azienda. Un patrimonio immenso di competenze ed esperienze professionali che andrà definitivamente disperso.

In regione cresce la mobilitazione dei sindacati che nei confronti del piano di Alenia hanno espresso unanimemente giudizi negativi, indetti i primi scioperi e per il 23 è previsto un Consiglio comunale aperto a Pomigliano d'Arco, a cui hanno confermato di partecipare le forze politiche ed istituzionali dell'intera regione.

L'Ad del gruppo aeronautico, Giuseppe Giordo prospetta investimenti e nuovi programmi anche per i siti campani, e chiede finanziamenti per avviare le nuove attività, ma come Giordo ben sa, che anche in USA quando si chiedono soldi pubblici bisogna presentarsi con 'la radiografia in mano'. Quali sarebbero i progetti da finanziare e quali le probabilità di successo e soprattutto quali ricadute occupazionali si avrebbero sul territorio. Per esempio, e limitando le considerazioni ai progetti che vedrebbero coinvolti solo i siti campani, il management di Alenia ha chiarito che rimanda al 2020 le valutazioni sul programma di un nuovo velivolo turboelica regionale perché ATR oggi vende bene, la versione -600 ha incontrato la domanda degli operatori anche in termini di costi operativi. Ma, tutti gli analisti concordano che la richiesta del mercato si sposterà rapidamente su velivoli nuovi e più grandi, più efficienti e quindi meno inquinanti, più veloci e meno rumorosi. ATR, per rinnovare il successo commerciale deve intercettare questa nuova domanda prima degli altri

costruttori. Inoltre come si conciliano questi tempi con l'impostazione che si è voluto dare ai progetti di ricerca del distretto tecnologico regionale presentati nei mesi scorsi al MIUR per i fondi PON, considerando che la parte più significativa dell'intera costellazione è stata articolata sull'idea di attrezzare player e l'intera supply chain per concorrere al progetto del nuovo turboelica?

Il management per la Campania ipotizza la possibilità che l'azienda italiana partecipi al programma di un nuovo aereo turbo jet con una linea finale a Capodichino. Presumibilmente, visto che non rientrerebbe nell'accordo di tipo finanziario e commerciale in corso con Sukhoi, ci si riferisce ad un derivato del nuovo velivolo narrow body in fase di sviluppo dall'industria russa Irkut. Una versione intorno ai 130 posti che eviterebbe ad Alenia anche difficoltà con Boeing e Airbus. Un progetto si fatto dovrebbe consentire alle imprese russe nei prossimi anni di entrare nel mercato occidentale in un segmento dove sono presenti Boeing con 737-700, Airbus con A318 e A319, Bombardier 1000 e Embraer 195.

Molti analisti occidentali hanno in più occasioni espresso dubbi sulle possibilità di successo del progetto originario del narrow body russo, (The New York Times 29 agosto 2011) rilevando che il velivolo potrebbe avere difficoltà ad incontrare la fiducia di operatori e passeggeri occidentali e che incontrerebbe non pochi problemi anche nel mercato domestico dove le aerolinee operano con sempre maggiore autonomia sul mercato internazionale e i colossi occidentali sono fortemente penetrati in questo segmento di mercato. Inoltre per raggiungere le soglie tecnologiche dei velivoli occidentali l'aereo dovrebbe avere prestazioni competitive garantite non solo da propulsori di ultima generazione, ma da tecnologie di progettazione e produzione fortemente innovative, e almeno il 40% della cellula, incluse le ali, come del resto è previsto nel progetto originario, dovrebbero essere realizzati in composito. Una sfida non certo scontata per l'industria aeronautica civile russa.

Infine, ma non in ultimo, considerando che il trasferimento della sede legale da Pomigliano d'Arco alla provincia di Varese, evidentemente non è solo "una targhetta su una porta di un ufficio", ci si aspetta di capire se nell'assumere quella decisione il management ha considerato il costo politico conseguente alla generale considerazione che avrebbe fatto ritenere quella scelta uno 'sbracamento' del management alle pretese della Lega Nord.

In questa, che appare come 'la lunga e interminabile notte di Finmeccanica', pensiamo che da parte del management di un'azienda come Alenia Aeronautica, sia una priorità ricomporre in Campania il meccanismo di relazioni istituzionali da tempo inceppato, avviando, proprio in questa difficile fase, quel confronto aperto, franco e costruttivo che manca ormai da tempo con tutte le istituzioni locali.