



## Pirro interviene nel dibattito pugliese sull'allarme delocalizzazione lanciato Confindustria Brindisi

### “Rischio concreto che alcune produzioni finiscano in Tunisia o Marocco”

Negli ultimi giorni si è acceso un dibattito intorno al ruolo che stanno assumendo nell'industria aeronautica i paesi emergenti dell'area mediterranea e alle politiche approntate dai governi, in particolare di paesi del Nord Africa, per attrarre investimenti dei players e di PMI dei paesi europei. A sollevarlo è stato l'allarme delocalizzazione lanciato dalla Confindustria di Brindisi a proposito del destino del Polo Aeronautico in Puglia, cui hanno fatto seguito le rassicurazioni di Giuseppe Acierno, presidente del Distretto aeronautico. In questo dibattito si inserisce anche l'economista Federico Pirro con un'intervista rilasciata al Nuovo Quotidiano di Puglia proprio su questo tema e che noi qui vi proponiamo.

**Pirro, qual è a suo parere l'effettivo stato di salute del settore aeronautico? Le posizioni sinora emerse sono contrastanti.**

«Sarebbe un errore sottovalutare i problemi segnalati, indulgiando su visioni troppo ottimistiche del settore, ai limiti quasi della agiografia, che potrebbero non cogliere in profondità gli elementi di rischio segnalati da Marinò e da Angelo Guarini: quest'ultimo non è solo direttore della Confindustria Brindisi, ma è anche vicepresidente del Distretto aeronautico regionale».

**Anche sul fronte sindacale è emersa la necessità di non sottovalutare il problema segnalato da Confindustria Brindisi.**

«Sotto questo profilo ha ragione l'ex segretario della Fim Cisl locale Donato Peccerillo quando ricorda che taluni processi di delocalizzazione – o di mancato rafforzamento pure tecnicamente possibile – del polo di Brindisi sono in corso da tempo».

**Qualche esempio?**

«Certo, ad oggi, non siamo in presenza di annunci ufficiali di dismissione o di declassamento di impianti da Foggia a Brindisi

e a Grottaglie. Alenia Aeronautica, Alenia Composite, Alenia Aeronavali, Avio, AgustaWestland sono massicciamente

Federico PIRRO è docente di Storia dell'Industria presso il Dipartimento di Scienze Storiche e Sociali dell'Università di Bari e di Politica Economica nell'Ateneo di Lecce. È consulente di direzione di imprese italiane ed estere ed ha ricoperto incarichi di Presidente, vicepresidente e consigliere d'amministrazione di società pubbliche e private (Insud, Agis-Gruppo Sae-Sadelmi, Breda Fucine Meridionali, FinValtur, Iba) operanti nei comparti del finanziamento alle imprese, della meccanica, del turismo e dell'edilizia. È editorialista del Corriere del Mezzogiorno-Gruppo Corriere della Sera e del suo settimanale Mezzogiorno Economia. È componente del Centro Studi regionale di Confindustria Puglia. Ha pubblicato per i tipi delle Edizioni Dedalo "Il laboratorio di Aldo Moro" e "Mezzogiorno fra Utopia e realtà". È autore anche del volume "Stato industria e società in Terra di Bari 1943-1971", ed ha collaborato nel 2004 alla pubblicazione collettanea "La Civiltà del Ferro", edita in occasione del 50° anniversario di fondazione del Gruppo Riva.



[www.aerospaziocampania.it](http://www.aerospaziocampania.it)

presenti nel territorio e vi alimentano tuttora, soprattutto a Brindisi, consistenti flussi di attività indotte, anche se non mancano localmente aziende che stanno lavorando con successo per sganciarsi dalla dipendenza del monocliente. La Regione inoltre in questi anni, grazie all'impegno dell'assessore Frisullo, ha puntato con forza sul settore aeronautico, cofinanziandone progetti e investimenti. Ma basta tutto questo per sentirsi assicurati? Io dico di no, anche alla luce di eventi accaduti in queste ultime settimane».

### **Cosa è accaduto?**

«L'acquisizione da parte dell'AgustaWestland dell'azienda elicotteristica PzI - Swidnik in Polonia

avvenuta poche settimane orsono, è senz'altro un fatto positivo perché rafforza l'internazionalizzazione della società italiana, ma siamo poi del tutto sicuri che non ponga le premesse per progressivi spostamenti di lavorazioni da Brindisi verso l'impianto polacco? Questo è un aspetto fondamentale sul quale la Regione ha in programma un approfondimento tecnico con i vertici della società che, peraltro, ha dato assicurazioni per mezzo stampa. Ma bisogna discutere a fondo, anche perché devono essere poi le aziende brindisine a dare risposte competitive a specifiche esigenze che fossero manifestate dal top management dell'Agusta».

### **Ci sono altri casi da segnalare?**

«Ad alimentare ulteriormente le riflessioni non è stato solo il pur documentato articolo del Sole 24 che ricordava come il nascente polo aeronautico tunisino – addirittura in concorrenza con quello anch'esso in via di consolidamento del Marocco – potesse attrarre lavorazioni sia pure a medio basso valore aggiunto, provenienti dall'Europa, dall'Italia e dal Mezzogiorno».

**I sostenitori del distretto aeronautico pugliese hanno sempre evidenziato che le aziende consociate offrono prodotti ad alto valore aggiunto, e che quindi non vi può essere il rischio di delocalizzazione, come nel caso del tessile.**

Non è così. Al di là del nascente polo tunisino al quale ho fatto riferimento prima, esiste uno studio di prefattibilità promosso dal Ministero dello Sviluppo economico, in collaborazione con la Simest, intitolato Progetto Aeronautico Marocco che trova origine nel Programma Operativo "Italia internazionale, sei regioni per cinque continenti – Il stralcio" (PON ATAS 2000-2006), cofinanziato dall'Unione Europea e redatto con l'obiettivo di favorire l'internazionalizzazione di raggruppamenti di imprese localizzate nei Mezzogiorno, che operano nel settore aeronautico, attraverso l'offerta di un articolata attività di tutoring e finalizzato a verificare la validità di un investimento produttivo! commerciale in un Paese estero, in questo caso il Marocco, e segnatamente nel suo polo aeronautico di Casablanca».

**Uno studio di prefattibilità non necessariamente si traduce in investimenti...**

«E' vero, ma lo studio - che ho avuto modo di leggere attentamente - è molto ampio, rigoroso e merita grande attenzione perché mira a fornire alle imprese aeronautiche

meridionali una serie di elementi tali da facilitare le necessarie scelte strategiche connesse al rinnovamento della loro capacità concorrenziale anche con investimenti all'estero a



[www.aerospaziocampania.it](http://www.aerospaziocampania.it)

carattere industriale o commerciale, finalizzati: 1) a cogliere i vantaggi economici e finanziari offerti dal Paese selezionato; b) ad ampliare l'attività già svolta in Italia; c) a rafforzarne l'operatività sul mercato internazionale; d) ad identificare gli strumenti finanziari più idonei a supportare il possibile investimento all'estero».

**La competitività e l'internazionalizzazione delle imprese sono elementi positivi delle aziende, in ogni caso.**

«Ora intendiamoci bene. E' giusta aiutare le aziende del settore aeronautico, come di qualsiasi altro comparto, a valutare e cogliere le molteplici opportunità che si presentassero loro per rafforzarne la competitività anche con localizzazione di nuove capacità produttive all'estero. Si tratta tuttavia di verificare sino in fondo se il cogliere

queste opportunità non rischi poi di indebolire e/o dequalificare gli impianti che resterebbero in Italia».

**Nello studio di prefattibilità a cui lei ha fatto riferimento ci sono riferimenti a particolari lavorazioni che potrebbero essere trasferite all'estero così da indebolire o dequalificare gli impianti esistenti nel Sud, in particolare in Puglia?**

«Nello studio – dopo una rigorosa ricognizione tecnica delle aziende aeronautiche insediate nel Sud, soprattutto in Campania e Puglia, e un'analisi del mercato potenziale in Marocco – si arriva a individuare la possibilità di localizzarvi due stabilimenti. Il primo sarebbe adibito alla produzione di componenti strutturali soprattutto in composito che potrebbe partire con 41 addetti e arrivare in un certo numero di anni anche a 900 addetti. Il secondo stabilimento, invece, opererebbe nel mercato degli allestimenti e delle trasformazioni pax\cargo e raggiungerebbe a regime, nei corso degli anni, anche le 200 unità. E non basta».

**Sono stati ipotizzati altri insediamenti?**

«Sarebbe previsto anche un centro servizi per i due impianti e sono anche quantificati gli investimenti necessari. E fra le aziende interessate al progetto vi è, fra le altre, il Gruppo Invesco che comprende Magnaghi Aeronautica in Campania e Salver in Puglia, a Brindisi. Attenzione, stiamo parlando solo di interesse ad uno studio di prefattibilità, non di altro, per il momento».

**In che modo è possibile contrastare gli incentivi offerti dalla Tunisia?**

«Bisogna incominciare a studiare e a riflettere a fondo nel Distretto aeronautico pugliese sulle prospettive del settore, insieme al Governo, alle Istituzioni locali, alle Università, ai Sindacati, alle banche e a tutti i centri di ricerca. Mettiamoci dunque tutti al lavoro e subito».