

Lettere&Opinioni

LA CRISI DELL'INDUSTRIA DEI TRASPORTI IN CAMPANIA / 2

Per Alenia incubo delocalizzazione

Caro direttore, il piano di ristrutturazione presentato da Alenia Aeronautica oltre a chiedere pesanti tagli occupazionali alla Campania, presenta un quadro di prospettive ricco d'incognite. Nella nostra regione si prevede la chiusura dello stabilimento di Casoria e la metà dei 1200 esuberanti dell'intero gruppo e si sposta in Puglia anche l'ipotesi di un sito Aermacchi previsto a Salerno. Le uscite si sommeranno agli oltre 400 dipendenti che dovranno lasciare l'azienda entro il 2012. Un patrimonio immenso di competenze ed esperienze professionali che andrà definitivamente disperso e che in futuro peserà sulle possibilità di sviluppo dell'intero comparto italiano. Il piano prevede investimenti anche per i siti campani e chiede finanziamenti per avviare nuove attività. Quali? Si rimanda al 2020 il programma di un nuovo velivolo turboelica regionale perché Atr oggi vende bene. La versione -600 ha incontrato la domanda degli operatori, ma la stessa Atr e molti analisti concordano che rapidamente la richiesta del mercato si sposterà su velivoli nuovi e più grandi, più efficienti e quindi meno inquinanti, più veloci e meno rumorosi. Alenia pensa che Atr possa intercettare questa nuova domanda tra un decennio? Il management ipotizza la possibilità che l'azienda partecipi al programma di un nuovo aereo TurboJet 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 a un derivato di un velivolo in fase di sviluppo dall'industria russa Irkut. Una versione intorno ai 130 posti che dovrebbe concorrere in un segmento che si va restringendo e dove sono presenti Boeing con 737-700, Airbus con A318 e A319, Bombardier Cseries ed Embraer 195 in versione allungata. Molti analisti occidentali hanno espresso dubbi sulle possibilità di successo in occidente del progetto originario dell'intero programma (The New York Times 29 agosto 2011), perché i velivoli russi hanno

ancora bisogno di tempi troppo lunghi per recuperare fiducia tra gli operatori e poi perché anche nel mercato domestico le aerolinee operano con sempre maggiore autonomia sul mercato internazionale allestendo flotte con velivoli dei principali e consolidati produttori occidentali. Del resto per raggiungere le soglie tecnologiche dei velivoli occidentali gli aerei russi dovrebbero avere prestazioni competitive garantite non solo da propulsori di ultima generazione, ma da tecnologie di progettazione e produzione fortemente innovative con parti significative della cellula, incluse le ali, realizzati in composito. Una sfida non certo scontata per l'industria aeronautica civile russa. Infine 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 la «coraggiosa» decisione il management ha considerato il costo politico conseguente alla generale considerazione che avrebbe fatto ritenere quella scelta uno «sbracamento» dell'azienda alle pretese della Lega Nord. Se nessuno lo ha fatto, la cosa mette fortemente in discussione questo nuovo gruppo dirigente. 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.

Antonio Ferrara

Rappresentate Cgil-Tavolo tecnico
Distretto aerospaziale Regione Campania

