

Alenia Aermacchi, festa a Pomigliano per la millesima fusoliera ATR. Prende quota il successore del turboelica.

27.01.2012



Caldoro promette investimenti di 70mln per l'indotto del settore aeronautico e spaziale, 25 già quest'anno

Presenti all'evento il Presidente della Regione Campania, i manager Alenia Giuseppe Giordo e Amedeo Caporaletti. Filippo Bagnato, vero protagonista della mattinata, è stato accolto con straordinario calore dalle maestranze di Pomigliano d'Arco e alla presenza del board di Alenia Aermacchi spinge l'acceleratore per la realizzazione del nuovo turboelica.

Giordo conferma che il nuovo programma di velivolo regionale sarà realizzato nei siti campani e precisa che "non è ancora deciso se sarà un turboelica oppure un velivolo jet con i russi".

Settimana di eventi importanti, questa, per i siti campani di Alenia Aermacchi. Cominciata lunedì con la celebrazione della partenza da Nola della prima sezione per la nuova versione A380-800e e passata, il 25 gennaio, per la "festa" per la centesima sezione per l'A380, si conclude oggi a Pomigliano d'Arco con la cerimonia di consegna della millesima fusoliera ad ATR.

Questa mattina nello stabilimento campano, dunque, si è celebrato il successo di un programma che costituisce una pietra miliare nella storia dell'industria aeronautica italiana. Presenti alla cerimonia molti lavoratori e fornitori e fra gli altri, il Presidente della Regione Campania Stefano Caldoro, l'a.d. Alenia Giuseppe Giordo e il Presidente Amedeo Caporaletti, l'a.d. ATR Filippo Bagnato, il coordinatore del progetto per il Distretto Tecnologico dell'Aerospazio Luigi Carrino e, gradita sorpresa, Piero Pelagalli e Antonino De Blasi, ritenuti fra gli artefici, all'inizio degli anni ottanta, del successo tecnologico di ATR.

L'ing. Amedeo Caporaletti ha ricostruito brevemente la storia del programma, ricordando come egli fosse il capo stabilimento quando partì la prima fusoliera per Tolosa. Il presidente di Alenia Aermacchi ha definito quello di ATR "uno straordinario progetto d'innovazione" in cui lui stesso in passato aveva scommesso e di cui è stato un protagonista.

Giordo, nel suo breve intervento e nel corso della conferenza stampa, ha riproposto la sua lettura delle ultime vicende del piano di riorganizzazione dell'azienda aeronautica e ha tenuto a sottolineare come gli impegni assunti con i sindacati in fase di discussione di quel piano siano già in atto e che saranno mantenuti tutti, compresi i 3 miliardi d'investimenti. Risorse che serviranno anche per il nuovo velivolo regionale, la cui produzione, ha confermato Giordo, sarà concentrata in Campania. Tuttavia il manager ha dichiarato che una decisione definitiva non è stata ancora presa e che sono ancora aperti due scenari: "Il nuovo turboelica targato ATR o un velivolo jet realizzato con i russi". "Lanciare un nuovo programma - ha detto Giordo - nel nostro settore è una decisione che non si può sbagliare". Il vero protagonista della mattinata è stato certamente Filippo Bagnato, accolto con grande calore dai dipendenti. Il numero uno di ATR, ritenuto a ragione l'artefice del rilancio e del successo del programma consolida e spinge fortemente sulla decisione di avviare il progetto di un nuovo turboelica. Il successo della versione -600, venduti 220 esemplari e "uno straordinario numero di clienti, oltre 250 compagnie sono da se garanzia di successo per un nuovo prodotto". Bagnato ha "risposto" agli applausi dei dipendenti esortandoli ad uno straordinario impegno di tutti per garantire quel rateo produttivo necessario per sostenere il successo commerciale.



Quando si raggiungono traguardi importanti si tende a fare bilanci e i numeri del costruttore italo-francese parlano da soli: oltre 1.190 ordini e 970 velivoli consegnati, 186 operatori in 90 Paesi, 800 milioni di passeggeri trasportati dall'inizio del programma. Risultati, questi, messi insieme in 20 anni, da quando nel 1981 l'industria italiana e francese diedero vita su base paritetica al programma ATR. I partner sono oggi EADS ed Alenia Aermacchi, eredi delle tradizioni industriali di quelle che all'inizio degli anni '80 erano rispettivamente Aérospatiale e Aeritalia. Nella divisione dei ruoli Aeritalia si riservò la costruzione della fusoliera, assegnata agli stabilimenti di Pomigliano d'Arco (Napoli) come naturale prosecuzione del lavoro già in corso sul G.222, mentre la Francia ebbe la responsabilità dell'ala (a Merignac, vicino Bordeaux) e dell'assemblaggio finale (a Tolosa). La suddivisione resta valida ancora oggi. Il primo fu l'ATR 42 da 48 posti, portato in volo il 16 agosto 1984, certificato in Italia e Francia il 24 settembre 1985 ed entrato in servizio con Air Littoral il 9 dicembre 1985. Il secondo membro della famiglia fu l'ATR 72, al quale la fusoliera allungata permetteva di trasportare da 68 a 72 passeggeri, a seconda delle configurazioni. L'ATR 72 volò il 27 ottobre 1988 ed entrò in servizio un anno dopo con Finnair. Come detto in settimana si sono anche festeggiate con Airbus la centesima sezione per l'A380 e la prima sezione per la nuova versione A380-800e, detta A380 "little e". Alenia Aermacchi è responsabile della

progettazione nonché della produzione di cinque sezioni del troncone centrale del velivolo (15/21). La prima consegna era avvenuta nel 2003. In seguito, dopo i primi anni di consolidamento del programma, il rate è andato progressivamente crescendo fino a raggiungere 26 consegne nel 2011. 33 sono quelle previste nel 2012.