

IL NUOVO AEREO REGIONALE. “UNA STORIA IN SOSPESO”

ANTONIO FERRARA

Nei giorni scorsi a Parigi l'ingegnere italiano Filippo Bagnato, amministratore delegato di



ATR - la società italo francese con sede a Tolosa - ha presentato i dati di bilancio del gruppo. Ancora un anno record per ATR che si conferma leader del mercato dei velivoli regionali. Il 2013 ha visto il fatturato del consorzio raggiungere 1.63 miliardi di dollari, con un incremento del 13% sul 2012, in crescita anche il rendimento che raggiunge il 9% sulle

vendite con circa 200 milioni di dollari. Consegnati 74 velivoli e 89 nuovi ordini da 14 clienti, resta immutato per quest'anno il portafoglio degli ordini a 221 aerei per un valore di 5,3 miliardi di dollari che significa almeno tre anni di produzione per Alenia Aermacchi a Pomigliano d'Arco e per la filiera dell'industria aeronautica campana.

Nel corso della conferenza stampa, Bagnato che lascerà a maggio la guida di ATR ad un francese, ha rimandato agli azionisti francese e italiano Airbus/EADS e Alenia Aermacchi/Finmeccanica la decisione di lanciare il programma del nuovo turboelica. Lo aveva fatto anche lo scorso anno. Ha confermato che agli azionisti di ATR è stato consegnato il business plan (dicembre 2012 ndr) e che il dossier del nuovo velivolo turboprop da 90 posti è in fase di definizione avanzata. "C'è una discussione avanzata tra i soci" - ha detto Bagnato - che alla domanda dei giornalisti su quale possa essere la tempistica, ha risposto. "Io sono solo un povero esecutore".

La decisione di lanciare questo nuovo programma è di vitale importanza per l'industria aeronautica campana, significa per le aziende la fuoriuscita da una fase d'incertezza e l'avvio di una lunga stagione di sviluppo e di ripresa dell'occupazione.

Il progetto, come ha confermato Bagnato, è ancora al centro di negoziazione tra il gruppo Finmeccanica e i francesi di Eads. C'è d'augurarsi che la trattativa si sblocchi dopo il recente intervento a Tolosa di Francois Hollande.

Nel corso di una visita agli stabilimenti ATR l'inquilino dell'Eliseo ha presentato il progetto del governo a sostegno dell'industria francese e si è espresso anche sul futuro di ATR. "E' una bella azienda, prima al mondo nel settore dell'aviazione regionale". "E' un'azienda dinamica e la Francia ha bisogno di aziende come questa se vogliamo creare nuovi posti di lavoro". E' evidente che nessuno,



tantomeno Hollande pensa di costruire il futuro di una realtà ATR con un aereo che sebbene di successo e più volte ammodernato è stato progettato oltre trent'anni fa. Il



management dell'azienda di Tolosa ha più volte confermato l'interesse del mercato per un nuovo turboelica, più grande, innovativo ed economico. L'ad di Alenia Aermacchi, Giuseppe Giordo, nei mesi scorsi aveva sostenuto che a fine 2013 ci sarebbe stata comunque una decisione sul programma del nuovo velivolo. A Nola, Gianni De Gennaro, nella sua prima uscita pubblica come presidente di Finmeccanica, aveva dimostrato interesse e disponibilità per il progetto del nuovo aereo regionale,

ma finora, da parte francese non erano arrivati segnali altrettanto decisi. Con l'intervento dell'inquilino dell'Eliseo, EADS incassa il via politico dal governo e di Louis Gallois, ex numero uno del colosso aerospaziale che dallo scorso luglio è a capo della Commissione per gli investimenti, per conto del governo transalpino.

E' stato più volte detto che il programma vedrebbe protagonisti la grande industria aeronautica e l'intera filiera meridionale delle piccole e medie imprese, e innescherebbe significativi investimenti in Campania e Puglia e nuova occupazione per almeno vent'anni.

Se con l'intervento di Hollande si sblocca il dossier si pone il tema se l'industria è pronta a raccogliere la sfida industriale e se le istituzioni -il Governo e le due regioni meridionali- sono pronte per attivare quelle condizioni di accoglienza per supportare gli investimenti privati che sono necessari per avviare un grande programma industriale.

In verità pochi hanno capito le intenzioni del governo campano: i finanziamenti europei in arrivo per i progetti del Distretto Aerospaziale Campano finanziati dalla Comunità Europea, sono significativi e devono creare sviluppo e occupazione, saranno destinati al nuovo programma regionale o invece si pensa ad un nuovo impianto, oppure c'è chi ritiene chiuso il dossier con i fondi per i progetti di ricerca del o si ritengono sufficienti le risorse del contratto di programma per aerospazio e aeromotive. La Regione Puglia ha invece da tempo reso noto nel merito gli strumenti approntati e le aziende del territorio hanno un preciso quadro di riferimento per attrezzare la partecipazione industriale gli investimenti e quindi esposizione finanziaria. In Campania non vorremmo che ci si trovasse a fare i conti con provvedimenti improvvisati, nati da ritardi e approssimazioni dell'ultimo momento. Anche perché è quello che è successo in questi ultimi venticinque anni. Il risultato è una lunga lista di occasioni perse d'investimenti di Finmeccanica che avrebbero garantito uno sviluppo qualitativo e quantitativo dell'industria aeronautica e benefici per l'intero tessuto economico regionale. Una lunga lista che parte dai lontani anni 80', dallo sfumato impianto a Napoli con Dornier, alle vicende del programma 787 e alla sbandierata e mai realizzata opportunità della partecipazione dell'industria di Finmeccanica al programma A350 di Airbus, oppure alla localizzazione del delivery center per il velivolo regionale russo Superjet, finito poi a Venezia. Il futuro dell'industria aeronautica campana è ormai nel nuovo turboelica che rappresenta quindi un'opportunità che non può essere persa, anche perché forse è l'ultima occasione per impedire che Campania il comparto aeronautico prenda la china del declino come è successo per altri settori dell'industria.