

Il dibattito aperto dal 'Corriere Economia' sul tema di un Polo aeronautico meridionale offre nuovi e interessanti spunti ad una riflessione sulle prospettive del settore, in particolare nelle aree del Sud del Paese. La svolta politica conseguente ai risultati elettorali ha visto le regioni del Mezzogiorno tornare ad essere governate dal Centrosinistra, l'evidenza più clamorosa del terremoto elettorale: questo riporta la Questione Meridionale nel quadro delle priorità economiche e politiche nazionali. L'illusione del Centrodestra che l'economia di queste aree avesse ormai in se tutte le potenzialità per sostenere lo sviluppo ha prodotto una politica restrittiva e un conseguente arretramento delle condizioni economiche e sociali.

*Un errore che ha certamente contribuito al tracollo elettorale delle forze politiche governative.*

Il nuovo Governo, forse ormai fuori tempo, tenta di rimediare al clamoroso errore, riportando almeno nelle intenzioni, il Mezzogiorno quale tema prioritario in questo ultimo scorcio di legislatura.

La stagione politica che si va configurando non potrà che produrre una nuova strategia dell'intervento pubblico, nell'ambito del quale gli enti locali sempre più saranno responsabili della crescita e dello sviluppo delle economie dei loro territori.

Il presidente della Campania Bassolino ha colto le potenzialità insite nella novità politica e ha promosso un Coordinamento tra le Regioni meridionali per accrescere la qualità e l'incisività degli interventi di queste istituzioni nella politica e nell'economia.

Un progetto che pensiamo possa favorire il superamento delle condizioni stagnanti nelle quali versa l'economia di questi territori.

Una struttura di coordinamento delle strategie d'intervento delle regioni meridionali è infatti in grado di sostenere una presenza nell'economia che vada oltre la piccola impresa, il turismo, la cultura e le infrastrutture, puntando allo sviluppo dell'industria, della grande industria.

Una nuova politica industriale che come sostiene il Censis e come ricordato in un recente intervento su questo giornale, si focalizzi non più sui **fattori** (lavoro, materie prime, flessibilità e quant'altro), ma sui **settori**, selezionando tra questi quelli su cui puntare per le loro possibilità di imporsi sul mercato e per le potenzialità di sviluppo.

***L'aeronautico è per le regioni meridionali certamente uno dei comparti di maggiore interesse.***

Per il settore aeronautico, nel trasporto civile, le previsioni di mercato dei principali costruttori e operatori mondiali prevedono il raddoppio della flotta nei prossimi venti anni, un fabbisogno totale di circa 23.000 nuovi velivoli commerciali e 13000 business jet, per un valore complessivo di quasi 1400 miliardi di euro.

Nel militare, invece, è previsto per i prossimi dieci anni un raddoppio sia delle consegne di velivoli, da circa 500 annui ad oltre 900, che del valore, da 20miliardi di euro a circa 40miliardi di euro annui.

Il trasporto merci si ritiene possa avere un grande sviluppo: si stima che 3000 velivoli di quelli impiegati per il trasporto civile saranno convertiti per le attività di movimento merci.

Uno scenario di mercato al quale tutti i produttori del Mondo si sono attrezzati investendo ingenti risorse economiche in attività di ricerca e sviluppo concentrate su nuove tecnologie applicate a progetti sempre più innovativi e competitivi.

L'ultimo decennio ha visto un gigantesco processo di ristrutturazione del mercato del lavoro, con l'uscita di scena di grandi gruppi industriali, composizioni e disgregazioni di alleanze e clamorosi sorpassi, come quello di Airbus su Boeing.

Le grandi aziende nazionali, sostanzialmente tutte di Finmeccanica, mantengono un ruolo di *player* indipendente e sono presenti con accordi industriali sui nuovi programmi sia con il colosso americano Boeing che con quello europeo Airbus.

Le aziende Finmeccanica benché fuori dalla società Airbus, partecipano a molti dei programmi della società europea, con una significativa quota anche nel nuovissimo velivolo A380.

In futuro è previsto un notevole sviluppo della collaborazione anche sui nuovi velivoli che la società europea ha ufficialmente annunciato.

Anche con Boeing Alenia Aeronautica ha una lunga e antica collaborazione e la partecipazione come *small prime*, in collaborazione con l'americana Vought, al programma B787 colloca l'azienda italiana tra i più importanti partner del colosso statunitense.

Le attività industriali che discendono dagli accordi produttivi per i velivoli civili con i grandi costruttori europei e

americani sono in gran parte nel Mezzogiorno, nei siti campani e pugliesi.

Nella struttura socio economica di Campania e Puglia, tale settore si delinea ormai come elemento centrale ed irrinunciabile, sul quale notevoli risorse pubbliche sono state indirizzate nel decennio scorso e molti altri investimenti sono previsti per i prossimi anni.

Gli insediamenti significativi che costituiscono questo comparto in Campania sono, oltre ad Alenia Aeronautica e Aeronavi, le due facoltà d'Ingegneria aerospaziale, Avio, Atitech, Accademia aeronautica, Piaggio, CIRA e circa una sessantina di presenze tra pmi che occupano 1300 addetti e fatturano 75 milioni di euro.

Complessivamente l'intero settore in Campania sviluppa occupazione per circa diecimila tra operai e impiegati e un fatturato di 1 Miliardo di euro.

In Puglia esiste una realtà meno importante di quella campana ma altrettanto significativa, che oltre ad Alenia e OAN vede anche una preesistenza di Agusta-Westland e il discusso nuovo insediamento Finmeccanica di Grottaglie, in fase di realizzazione per il programma Boeing 787 Dreamliner. Ulteriore conferma del fatto che questo settore rappresenta una grande opportunità per le regioni del Mezzogiorno. Tuttavia, per non perdere l'occasione, occorre "fare sistema", percorrendo anche strade nuove: si potrebbe ipotizzare un percorso di concertazione definibile un "**Patto per l'Aeronautica**" tra soggetti istituzionali e industriali.

Fare sistema non è un formula magica; oltre alle opzioni politiche che ne sono alle base occorre che :

- a) Le aziende, i loro gruppi manageriali, si attrezzino per una diversa qualità delle relazioni industriali e sviluppino un quadro chiaro di rapporti istituzionali
- b) Il sindacato nelle aziende recuperi rappresentatività e autonomia accrescendo autorevolezza e capacità di intervento nelle specifiche realtà
- c) Le organizzazioni politiche ritornino a cimentarsi con le politiche industriali, svolgendo quel ruolo di cerniera democratica tra i soggetti sociali e imprenditoriali, il territorio e le istituzioni.

I dubbi e le polemiche conseguenti alla scelta di Alenia Aeronautica di localizzare in Puglia il nuovo stabilimento per le produzioni del velivolo B787 devono essere lasciate definitivamente alle spalle.

Il nuovo management dell'Azienda deve fare la sua parte per ricomporre in Campania la lacerazione che la sua decisione ha prodotto nelle istituzioni e nelle forze sociali.

L'Alenia occorre che definisca il nuovo piano industriale che aspetta il Sindacato e l'Ente Regione e quindi il progetto di sviluppo per i siti industriali campani, condizione necessaria per dare certezza e prospettive ai lavoratori e alle pmi della regione.

In Puglia avviare la produzione nel nuovo impianto produttivo nei tempi necessari è una scommessa da vincere per l'intero Mezzogiorno. Le energie impegnate devono essere consapevoli che il successo del progetto è decisivo non solo per l'avvenire dell'azienda Alenia, ma anche per l'intera economia di quei territori, ed è una premessa indispensabile per un lavoro sicuro e qualificato per generazioni di giovani meridionali.

Napoli 26 aprile 2005

E-mail : <mailto:dsalenia@libero.it>

Antonio Ferrara

Democratici di Sinistra - AleniaAeronautica