

Tutti licenziati i tecnici AirOne Technic. Fine del Polo aeronautico a Pescara. Il racconto: «Che delusione, eravamo un'eccellenza oggi non sappiamo che cosa fare»

PESCARA Il suo percorso cominciò a cavallo tra la fine degli anni Novanta e l'inizio del nuovo millennio. Per partecipare al corso, finanziato dalla Regione Abruzzo su richiesta della AirOne Technic, non ci pensò su due volte e rinunciò a tutto. Poco tempo dopo la fine di quel corso, fu il primo a essere assunto dall'AirOne Technic che in uno degli hangar dell'aeroporto d'Abruzzo di Pescara, aprì il Centro di assistenza e manutenzione per aeromobili. A quattordici anni dall'avvio di quel percorso, e dopo tre anni di cassa integrazione, per Massimo Brescia, 39 anni tecnico aeronautico specializzato, la strada AirOne Technic finisce qui. E con lui altri 44 tecnici specializzati che speravano, complici anche le promesse ottenute, che quei capannoni aprissero e tornassero come erano una volta. Ieri tutti i tecnici sono stati licenziati. Stop con sei mesi di anticipo rispetto alla cassa integrazione prevista, affondati definitivamente dagli accordi della vendita di Alitalia (che aveva a sua volta inglobato l'AirOne di Carlo Toto) agli arabi di Ethiad. Un percorso definitivamente chiuso in pochi minuti, con sei firme su altrettanti fogli, nella sede degli Industriali di Chieti. La chisura di un'era, la fine di un sogno, quello del polo aeronautico, in cui dopo tante aspettative nessuno più è intervenuto. Oggi le giornate di Massimo e dei suoi colleghi sono radicalmente cambiate: non ci sono più le otto ore sotto le pance degli aerei per eseguire riparazioni di ogni tipo, ma giornate portate avanti stancamente alla ricerca di opportunità lavorative, che però in Italia non sembrano esserci più. Nonostante si stia parlando di lavoratori altamente qualificati e specializzati. Nel nostro Paese sono davvero pochi gli addetti in possesso di una specializzazione equivalente agli ex tecnici che portarono l'AirOne Technic di Pescara a essere un'eccellenza a livello nazionale. Poi, da un lato la fusione tra la compagnia di Toto e l'Alitalia, dall'altro la miopia della politica, sia di ieri che di oggi, hanno fatto sì che il Centro di manutenzione venisse smantellato senza nemmeno lottare per tenerlo attivo. «Venni assunto nel 2001», ricorda Brescia, «all'inizio eravamo solo in dodici, poi intorno al 2007 arrivammo a essere quasi cento. I primi lavori che eseguimmo furono quelli con gli aeroplani piccoli dell'Aeroclub, i monomotore a pistone, passando per i Cessna con motore a turbina, per arrivare ai Boeing 737, prima con la manutenzione di base ovvero il controllo pre e post volo e poi con quella di linea con i cambio motore e Apu, il motore ausiliario che dà corrente al velivolo. Eravamo in grado di eseguire anche la manutenzione più pesante chiamata Fase C che consiste nel controllo completo dell'aereo, dell'intera struttura. In quel periodo avevamo le commesse di Blue Panorama e Mistral Air e operavamo anche su aeromobili Airbus, Canadair ed Embraer, per i quali sostenemmo l'ultimo corso nel 2010. Non arrivavamo con il lavoro». L'anno successivo tutto cambiò, con la perdita delle commesse e l'inizio della cassa integrazione. «Il ricordo più bello», dice Brescia, «è il periodo nel quale avevo fiducia nell'azienda, lavoravi e ti sentivi soddisfatto. Vedere volare l'aeroplano sul quale avevi messo le mani era una soddisfazione. Mi gratificava anche fare i cambi motore in altri scali italiani». Oggi per Brescia, marito e padre di due figlie il futuro non appare roseo: «La vita è cambiata e guardare al domani non è semplice. Mi ritrovo a 40 anni con moglie e due figlie piccole a rimettermi in gioco e ad avere il coraggio di cercare di dare una vita alle mie due bambine. Credo che inizierò a guardare all'estero, la cosa certa è che non chiederò mai più il sostegno alle istituzioni che mi hanno deluso. Quell'azienda avrebbe potuto lavorare ancora a lungo, era tra le più competitive a livello europeo per i prezzi, e vederla morire così fa davvero male»