Federazione Regionale USB Piemonte

ALENIA AERONAUTICA e F35: Quali Prospettive?

Novara, 26/01/2012

Gli ultimi scandali che hanno coinvolto Finmeccanica, azienda a partecipazione Statale, fatti di mazzette e corruzione di politici, hanno portato alle dimissioni il Presidente Guarguaglini sostituito dall'A.D. Orsi.

Finmeccanica che si sta trovando in situazioni difficili, con il crollo delle azioni finanziarie e riduzioni dei carichi di lavoro delle proprie aziende, sta valutando di vendere società che producono prodotti civili: Ansaldo STS- Ansaldo Breda che costruisce treni.

È una decisione estremamente negativa poiché è inaccettabile ridimensionare la seconda industria nazionale (dopo la FIAT) e prima nella progettazione ricerca e sviluppo, quindi di alta tecnologia, regalandola alla grande imprenditoria nazionale o multinazionale.

Nel settore aerospaziale di Alenia Aeronautica la situazione non è rosea, il calo delle commesse sia del civile che del militare legata alla situazione generale di crisi economica ha portato una riduzione del personale alla C.i.g. e alla mobilità, 900 lavoratori nell'accordo sindacale del 2010 e 747 esuberi in quello di novembre 2011, (la richiesta iniziale era di 1200 lavoratori) che saranno integrati da circa 500 interinali. Nel piano per il rilancio

aziendale si prevedono investimenti di 2 miliardi di euro nel settore civile e 1 miliardo di euro nel militare.

Con una lettura superficiale, leggendo le dichiarazioni di Fim-Fiom Uilm, che sono confermate pure dal segretario generale della Fiom Landini, che evidenzia l'assunzione dei lavoratori somministrati, si potrebbe ritenere l'accordo Alenia positivo. Pur vero che il lavoratore interessato migliora le sue condizioni acquisendo un lavoro fisso, ci si dimentica che i futuri assunti già operano nelle varie aziende di Alenia Aeronautica, pertanto si perdono comunque 747 posti di lavoro.L'accordo sindacale rimanda nelle singole sedi la verifica dei carichi produttivi previsti nel prossimo anno.

Pertanto prima si accorda la riduzione del personale e successivamente si verifica quanto si deve produrre, la logica dovrebbe prevedere il contrario.

Nuovo modello di relazioni sindacali?

Inoltre, com'è già avvenuto in Agusta, anche in Alenia Aeronautica si intende esternalizzare le attività di supporto, dichiarando di concentrare gli investimenti sulle attività di "core". Le dimissioni avverranno gradualmente ed i lavoratori coinvolti saranno valutati nelle loro funzionalità. Pertanto vorremmo capire quanto si intende recuperare economicamente da questa operazione e sapere se esiste una proiezione credibile, non vorremmo che sia una speculazione a favore del privato.

L'USB di Alenia Aermacchi ha valutato negativamente l'accordo sulla ristrutturazione votando No al Referendum: No contro la penalizzazione delle altre sedi , No sulla mancanza di chiarimento dei carichi di lavoro, No sulla mancanza di informazioni di risparmio economici e di gestione complessiva del personale coinvolto all'esternalizzazione. Inoltre con il piano di ristrutturazione del 2011 si crea una rottura tra i lavoratori del nord e quelli del sud, penalizzando quest'ultimi, e di conseguenza si è creata anche una contrapposizione interna alla Fiom di Napoli e Roma nei confronti del loro Nazionale.

La razionalizzazione prevede: chiusura dello stabilimento di Casoria con trasferimenti a Nola delle attività e riallocazione del personale e trasferimento delle attività di Roma verso gli stabilimenti di Pomigliano e Caselle; chiusura e trasferimento del personale della sede di

corso Marche-Torino a Caselle; Venezia-Tessera, il sito di pertinenza Alenia Aeronautica, verrà preso a carico da Agusta Westland. Le attività presenti a Venezia saranno trasferite in altre realtà del gruppo e dei 400 lavoratori una parte consistente sarà trasferita in altre sedi.

Sostanzialmente i lavoratori delle sedi che verranno chiuse sono condizionati a trasferirsi in altre città e regioni oppure dovranno perdere il posto di lavoro.

Il piano industriale prevede la fusione e l'incorporazione tra Alenia Aermacchi e Alenia SIA in Alenia - Aeronautica, creando una nuova società con denominazione Alenia Aermacchi SPA, e trasferendo il "comando" da Pomigliano a Venegono (Varese) senza considerare che la sede napoletana è quella più grande. Questa manovra nordista decisa da Orsi e avallata dalla Lega la dice lunga su quanto la politica conta, senza dimenticare che Orsi è lombardo dalla nascita, ha lavorato in Siai Marchetti (marchio storico aeronautico varesino) e successivamente in Agusta per approdare in Finmeccanica.

La strategia aziendale prevede un nuovo assetto organizzativo e le missioni degli stabilimenti:

- Centro integrato velivoli da difesa con gli stabilimenti di Torino Caselle e Cameri (NO)
- Velivoli commerciali a Pomigliano
- Velivoli trasporto militare e super jet 125 a Copodichino
- Strutture metalliche a Nola
- Compositi a Pomigliano-Grottaglia-Foggia
- Centro integrato sistemi di addestramento a Venegono.

Il disegno industriale di Finmeccanica che riguarda Alenia Aeronautica è chiaro:

La progettazione ricerca e sviluppo del militare sta nelle sedi del nord, nella provincia di Varese, più precisamente a Venegono, si torva una azienda del gruppo Alenia Aeronautica, costruttrice di velivoli di addestramento basici-intermedi-avanzato: AM339-AM311-M346 un addestratore avanzato di nuova costruzione (derivato dallo Yak aereo Russo); nella

medesima provincia è presente anche l'Agusta Westland, società di Finmeccanica con sedi in Vergiate, Cascina Costa e Sesto Calende, costruttrice di elicotteri; In Piemonte si prevede per Caselle la progettazione di velivoli di difesa compresi i velivoli senza pilota, coinvolta nei programmi EFA-C27J-M346 LCA velivolo prima realizzato a Venegono. Per ultimo, ma sicuramente il più rilevante, è il programma JSF ovvero F35, che, gestito a Caselle, prevede l'assemblaggio finale e test funzionali di volo e l'HUB logistico a Cameri (NO) all'interno dell'aeroporto militare.

Venegono – Vergiate - Cascina Costa - Cameri sono ad una distanza tra loro di poche decine di chilometri e poco più di 100km da Caselle.

Su quanto detto vanno fatte delle riflessioni nel merito agli addestratori militari di Alenia Aermacchi perché, nonostante l'azienda sia impegnata a piazzare sul mercato internazionale l'M346, ad oggi ha venduto solo pochi velivoli: 6 all'aeronautica italiana (acquisto dovuto) e 12 a Singapore. Per tutti gli altri contratti come quello con gli Emirati-Israele o l'ipotesi emersa nel 2009 quando si parlava di scambio commerciale con Usaf e Marina Americana per 4/500velivoli in cambio degli F35, scambio economicamente oneroso per l'Italia, ad oggi di tutti questi contratti non se sa più nulla.

Infatti il settore aeronautico in questi anni ha avuto una trasformazione di mercato; fino alla fine degli anni '80 il monopolio era americano ed europeo, quindi il resto del mondo era vincolato ai nostri prodotti. Oggi invece i paesi emergenti come la Cina e la Corea stanno competendo sul mercato internazionale con prodotti simili a costi inferiori.

Alenia Aermacchi per anni si è retta economicamente grazie ai programmi civili come "Le nacelless" ovvero "gondole a motore". Se da un lato c'è stato il regalo di essere diventata la testa della società, di riflesso potrebbe essere negativo qualora non dovesse vendere gli addestratori.

In un attimo la sede di Venegono verrebbe isolata dal resto di Alenia con il rischio di un ulteriore ridimensionamento del personale, ricordando che 98 lavoratori sono stati messi in mobilità con l'accordo del 2010 e ulteriori 96 previsti con l'accordo 2011, dal 2011 al 2014 si perde il 10% della forza lavoro.

E cosa dire della sede di Cameri, destinata all'assemblaggio dell'F35 velivolo da combattimento di proprietà dell'americana Lockeed Martin? In provincia di Novara, Cota, Presidente della Regione Piemonte, aveva illuso il territorio proclamando inizialmente 10 mila assunzioni, ora 2000, diminuzione notevole e che per ora sono tutti solo scritti sulla carta.

Il governo italiano ha deciso di acquistare 131 F35 con costi approssimativi di 15/20 miliardi di euro, senza dimenticarci dei successivi costi di mantenimento. Questa è una vera follia, soprattutto con l'attuale situazione economica e in considerazione dell'incertezza nella vendita dei veivoli (alcune nazioni inizialmente interessate hanno ridimensionato o annullato le commesse), e dei costi di mantenimento sia per la struttura sia per la costruzione dei velivoli; paradossalmente sarebbe più economico retribuire i lavoratori pur senza aprire la struttura di Cameri.

In provincia di Novara in questi anni si è formato un movimento NO F35 per contrastare l'attuazione di questo piano industriale. Il 12 novembre 2011 il "Movimento NO F35" cui aderisce anche USB, ha costruito una manifestazione nazionale che ha visto la partecipazione di migliaia di persone e diversi movimenti, antimilitaristi, ecologisti, pacifisti, cattolici, partiti e sindacati di base del nord e centro Italia.

La critica morale ed economica del programma JSF e le alternative necessarie e praticabili sono state approfondite in un partecipato Convegno a Novara il 4 novembre cui ha partecipato, insieme a Peacelink, Sbilanciamoci, Pax Christi, No Tav, Rete Disarmo, Antonio Mazzeo, Massimo Solferino di USB Ministero Difesa.

In sintesi la parola d'ordine, sempre valida, "No alle spese per strumenti di morte" si unifica a quella del "Si alla riconversione civile del militare - Si alle spese sociali in luogo di quelle militari".

Da ultimo - è un fatto di queste settimane - la constatazione delle mancate promesse assunzioni locali a Cameri e l'incertezza di quelle future, in dipendenza di un possibile ridimensionamento del programma F 35, ed anche della valutazione degli effetti della crisi economica sulla popolazione, incominciano a disilludere alcuni iniziali attivi promotori e sostenitori di tale programma, sia in sede nazionale che locale nel campo delle forze

politiche della sinistra che delle amministrazioni locali.

Per questo le nostre proteste e proposte alternative devono continuare e diventare sempre piu' incisive, perché aumentano le condizioni per la diffusione di un sentire comune contro le spese militari e per la possibile adozione di politiche in sintonia.

Anche il mondo del lavoro rappresentato dal sindacato dovrebbe riflettere, nel suo agire quotidiano, su cosa vuol dire investire nel militare. Non si può essere pacifisti nelle giornate festive e guerrafondai in quelle lavorative come nei fatti sono Cgil Cisl e Uil in compagnia di varie forze politiche. Nelle contrattazioni aziendali, i sindacati precedentemente elencati, non pongono richieste che si indirizzano alla riconversione produttiva.

Un esempio eclatante sta negli accordi di Fincantieri dove Fim e Uilm firmano gli accordi per la chiusura di alcuni cantieri e con soddisfazione rivendicano il mantenimento occupazionale di altri cantieri che prevedono la costruzione di sommergibili e navi militari. Il dissenso della Fiom è esclusivamente legato ad accordi che non tutelano tutte le realtà.

L'USB come l'RSU di Alenia Aermacchi si è sempre dichiarata per una diversificazione e riconversione delle aziende costruttrici di armi. La soluzione sta in una pianificazione industriale che porti a sostituire le produzioni militari sapendo fin d'ora che per realizzare il cambiamento ci vogliono degli anni e che il maggior azionista è lo stato italiano.

Finmeccanica che è padrona dell'alta tecnologia può essere utilizzata anche in altri settori, ma Orsi , cresciuto professionalmente nelle aziende del settore militare è poco incline ad una ricerca di riconversione. Devono essere le forze politiche, il cui compito è tenere rapporti internazionali con altri governi, ad individuare con i tecnici delle aziende dei partners con i quali collaborare nella progettazione e sviluppo di prodotti socialmente utili.

In assoluto il primo passo da fare è avere la consapevolezza che il militare non paga sia economicamente che socialmente.

USB Varese - *Novara*