

VOGLIAMO LAVORARE E PRODURRE, NON SOLTANTO SOPRAVVIVERE

Lettera aperta, dai lavoratori Alenia alla città di Torino

In un clima politico generale nel quale

- le pensioni e lo stato sociale sono messi pesantemente sotto attacco e le lobby economiche vorrebbero che le persone andassero in pensione sempre più tardi (salvo poi licenziarle quando hanno 50 anni),
- i giovani vivono condizioni di precariato interminabili e non vengono messi nella condizione di progettare il proprio futuro,
- le economie sono in mano a speculazioni di un "mercato" in cui il lavoro, la capacità di saper fare e produrre, sembra non contare più nulla,

Alenia potrebbe apparire una delle tante situazioni di crisi industriale, alle quali non si fa nemmeno più caso.

L'industria aeronautica sta vivendo una fase cruciale. I tagli ai bilanci degli stati e della difesa inducono i governi a politiche restrittive, per cui un settore come quello aeronautico soffre di carenza di finanziamenti a progetti che, per il tipo di industria, non possono essere a breve scadenza. Le ricadute economiche negative si traducono in calo di commesse e in tagli occupazionali.

In ogni paese industrialmente avanzato, il settore aeronautico (e aerospaziale), in considerazione sia dei tempi di progettazione, sia dei volumi produttivi, si basa inevitabilmente sul sostegno pubblico. Ma il ritorno che i paesi ne ricevono è enormemente maggiore, in termini di ricadute tecnologiche ed economiche, di sviluppo, di stimolo e alimentazione della ricerca. Ecco perché le sue produzioni altamente qualificate è bene siano considerate e valorizzate come un bene comune nei paesi cosiddetti "evoluti".

Per queste ragioni fu promulgata appositamente la Legge 24 dicembre 1985, n. 808, avente titolo "Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico". Quel provvedimento veniva periodicamente rinnovato, giacché il comparto viene correttamente ritenuto uno dei pilastri di qualità dell'industria moderna. **Nei vari tagli ai bilanci statali, anche questo sostegno pubblico è recentemente venuto meno e va di pari passo con quella che rischia di essere la progressiva scomparsa dell'Italia industriale.**

Il 22 novembre 2010 venne siglato un accordo tra Alenia Aeronautica e organizzazioni sindacali, mediante il quale si prevedeva la messa in mobilità verso la pensione, su base volontaria individuale, di 787 lavoratori (su un totale di circa 9700 dipendenti nel territorio nazionale). L'operazione sugli organici avrebbe dovuto così consentire all'azienda di riposizionarsi in maniera "indolore", con un organico ridotto, rispetto a una situazione in cui anche le commesse andavano calando. Ma a quell'operazione sarebbero dovute corrispondere circa 250 stabilizzazioni di giovani ingegneri e tecnici da troppi anni precari, **azioni di rilancio dei progetti e acquisizioni di nuove commesse su un mercato internazionale.** Compito, quest'ultimo, che ricade indubbiamente sul gruppo dirigente Alenia/Finmeccanica, ma che rientra anche nei doveri delle politiche governative industriali.

Se l'Italia non è più un paese agricolo (quale era al termine del 2° conflitto mondiale) e se va incontro a una progressiva deindustrializzazione, il futuro rischia di essere nero per tutti, perché un paese che non ha più una vocazione produttiva, di nessun tipo, è un paese destinato a un inesorabile declino.

Il problema Alenia non è irrilevante per Torino e provincia. Quando si parla del suo ridimensionamento, non si tratta soltanto del destino dei lavoratori direttamente interessati, della perdita di un altro anello della medesima catena, ma si tratta di un pesante fardello che ricade sulla collettività, sia in termini economici, di ulteriore calo di consumi (ne risentiranno per primi il commercio e l'indotto), sia di prospettive occupazionali di qualità per i giovani. Questo varrà sia per gli studenti di alcuni istituti/licei industriali superiori, sia per gli studenti delle facoltà scientifiche, prima fra tutte il Politecnico.

L'11 maggio 2011 il Consiglio comunale torinese deliberava definitivamente sul Progetto integrato dell'area di corso Marche. Il che significa che l'Amministrazione cittadina, nella definizione del futuro assetto urbano del quartiere da circa un secolo noto come "zona Aeronautica", ha ritenuto di favorire un'operazione edilizia di enorme portata che vede opinioni discordi (corso Marche sarà percorso in sotterranea da ferrovia ad alta velocità, da una bretella tangenziale suburbana a pagamento e vedrà nascere un grattacielo, nuove abitazioni, oltre a uno o più centri commerciali). Ma al di là delle opinioni divergenti su scelte urbanistiche e ambientali, una cosa è assodata: la cancellazione dell'industria aeronautica dal territorio del Comune di Torino.

Mentre a maggio il Comune deliberava sul progetto di trasformazione dell'area, approvando parallelamente una mozione di accompagnamento fattivo del trasferimento a Caselle dei lavoratori di corso Marche (oltre 1500 persone, tra Alenia, AleniaSIA, altre aziende dell'indotto aeronautico e lavoratori somministrati), Alenia tardava a fornire i dettagli del suo nuovo piano industriale. Quando questo piano è stato presentato, nell'incontro nazionale tra azienda e sindacato, il 16 settembre 2011 e in quelli successivi del 6 e del 12 ottobre, si è rivelato innanzitutto come un ulteriore ridimensionamento delle maestranze: cancellazione progressiva e rapida di 4 stabilimenti (tra i quali, appunto, quello di Torino), richiesta di altre 1118 mobilità (di cui 151 a Torino e 172 a Caselle), precedute

da cassa integrazione, per periodi complessivi di esclusione dal lavoro che possono andare da 7 anni al nord a 8 anni al sud, ipotesi di esternalizzazione di attività amministrative, dei lavoratori della sorveglianza, di magazzini e logistica.

Quello di Alenia/Finmeccanica è un piano “a rovescio”, dal quale traspare innanzitutto quanti posti si vogliono ulteriormente cancellare, ma non che cosa l’azienda sia ancora in grado di produrre e che cosa voglia effettivamente produrre.

Un grave colpo all’industria aeronautica (e in particolare ai siti di Torino e Caselle) lo ha inferto la scelta di accordarsi al costosissimo, ma poco remunerativo, programma JSF (F35). Le responsabilità sono nei vertici militari del Paese e nella “leggerezza” con cui i governi (dal 2002 in poi) e il mondo politico nazionale e locale hanno affrontato la questione. Il programma, a differenza di progetti precedenti (Tornado, AMX, Eurofighter), non rappresenta più una spesa di difesa che resta in Italia finanziando un prodotto di cui l’industria italiana abbia la proprietà (almeno parziale) del progetto, ma implica grossi esborsi verso l’estero per dare ad Alenia unicamente un ruolo da subfornitore, con margini di redditività bassissimi e un futuro che limita le prospettive industriali anche a causa della verticale perdita di competenze di progettazione.

Il sito di Caselle avrebbe dovuto accogliere i lavoratori oggi ancora presenti nell’area di corso Marche, ma assai correttamente articoli recenti sui quotidiani parlavano del fatto che l’area industriale aeroportuale rischia di presentarsi come un guscio vuoto. Vuoto per almeno tre ragioni chiarissime:

- 1) ingenti investimenti sono stati dirottati su Cameri (che non è sito industriale Alenia, bensì base militare), luogo di produzione del JSF, sito presso il quale potrebbero doversi trasferire alcune centinaia di lavoratori casellesi; tali investimenti hanno avuto come prima ricaduta negativa la cancellazione di produzioni della *tranche* 3B del programma Eurofighter, il progetto che rappresenta il fiore all’occhiello e “la cassaforte” di Alenia Aeronautica;
- 2) il programma C27J sta subendo gravi ridimensionamenti negli ordini dagli Stati Uniti;
- 3) le commesse di progettazione che l’azienda spaccia per il futuro Torino/Caselle sono riferite a ipotesi “fantasma”, di contratti che non sono nemmeno ancora sulla carta:
 - a) l’M346 versione LCA deriva da un programma che sinora è stato sviluppato a Venegono da Aermacchi e che è deludente sul piano delle vendite della versione originale da “addestratore” piloti;
 - b) l’Heavy MALE, una versione “pesante” di velivolo senza pilota, ipotesi sulla quale Finmeccanica e il governo non sono stati in grado sinora di individuare una partnership internazionale che possa sostenere il progetto.

Una vaga àncora di salvezza potrebbe essere rappresentata da versioni Eurofighter per l’export (India, Giappone), ma per questo programma il governo dovrebbe impegnarsi a fornire adeguato supporto politico.

Il problema oggi è la sopravvivenza di un’azienda aeronautica, di posti di lavoro che rischiano di volatilizzarsi, di qualità del lavoro nel territorio, di prospettive di stabilizzazione e sicurezza del lavoro (e sul lavoro) per giovani apprendisti, somministrati, alcuni dei quali già provati da anni di precarietà alle spalle. Sopravvivenza di un’azienda che è rimasta una delle poche eccellenze industriali nel torinese.

In questa azienda molti di noi lavorano da decenni e tutti quanti vorremmo farla continuare a vivere. Non vogliamo cassa integrazione, mobilità, prepensionamenti, né esternalizzazioni.

Non vogliamo pesare sull’INPS, anche se ci siamo garantiti quegli ammortizzatori sociali con anni di versamenti contributivi regolarmente pagati e non evasi.

Vogliamo lavorare e contribuire a fare sviluppo. Vogliamo coltivare e restituire in termini positivi alla collettività le intelligenze, gli studi, i progetti, le relazioni di lavoro e le manualità di cui siamo interpreti, protagonisti e portatori. Lo diciamo con umiltà e senza nulla togliere alla dignità di tutti quei lavoratori che vivono crisi simili o peggiori delle nostre.

Vogliamo dare una prospettiva agli studenti che in futuro dovranno prendere il nostro posto.

Per questo stiamo lottando e chiediamo alla città, agli enti locali, agli organi di stampa, al mondo universitario e studentesco, di adoperarsi a nostro sostegno affinché Alenia Aeronautica possa continuare a progettare, produrre, lavorare, fare società, fare sistema e fungere da traino all’economia locale.

Torino e Caselle 27 ottobre 2011

**LAVORATORI e RSU FIOM Alenia Aeronautica,
AleniaSIA e SIPAL Torino e Caselle**