

## La crisi dello stabilimento di Brindisi di Alenia Aeronautica: "Ora intervenga Finmeccanica"

Rivolgiamo questo appello pubblico agli organi di informazione, alle istituzioni locali, Comune, Provincia di Brindisi e Regione Puglia, a Finmeccanica e Alenia Aeronautica.

Perché la prospettiva di attività industriale dello stabilimento viene messa in discussione. Siamo convinti che le attività di Revisioni, le Manutenzioni e le Trasformazioni, svolte dallo stabilimento di Brindisi di Alenia Aeronautica sono un patrimonio produttivo e industriale che la comunità locale non può permettersi di perdere.

Queste attività possono continuare nel tempo a produrre opportunità di lavoro e di ricchezza per l'intera comunità locale, come lavoratori e cittadini di questo territorio crediamo a tale prospettiva e vogliamo, nei limiti delle nostre possibilità, contribuire ad una soluzione industriale, economica e sociale.

Per questi motivi crediamo che sia giunta l'ora di chiedere a Finmeccanica ed Alenia Aeronautica un tavolo a Brindisi assieme alle istituzioni locali, in modo che si affrontino, con chiarezza, anche le prospettive industriali del nostro stabilimento.



È utile a questo punto fare una breve cronistoria della nostre vicende. Lo stabilimento era già noto come "sezione revisione velivoli" e svolgeva attività di manutenzione almeno da 80 anni, nel tempo al padrone privato nel 1978 si è sostituito quello pubblico EFIM con Agusta diventando di revisioni di ala fissa.

Lo stabilimento da Agusta, nel 1999 è passato attraverso una serie di cessioni intermedie tra società Finmeccanica, prima ad Alenia Aeronautica e poi da aprile 2000 ad Alenia Aeronavali, leader nel

settore delle manutenzioni e trasformazioni di aeroplani DC 10 ed MD 11, la cedente Agusta oltre il personale, la concessione taroccata, trasferì anche l'attività di manutenzioni del C 130 H dell'aeronautica italiana.

Da subito nasce il problema degli Hangar in concessione demaniale, su cui grava una opzione dell'ONU che già ne ha uno dei quattro esistenti, per fare in modo che cadesse l'opzione che pareva creare grave pregiudizio ai piani industriali OAN, i sindacati e le istituzioni locali fecero in modo che il Governo e dello Stato trovassero risorse pubbliche (tra gli 8 e gli 11 miliardi di vecchie lire) per fare costruire per l'ONU magazzini equivalenti e fare in modo che l'opzione dell'ONU sui tre hangar, cadesse a favore dell'attuale attività aeronautica.

In attesa dei promessi DC 10 ed MD 11 (mai venuti) oltre che continuare ad esaurimento la commessa (non di poco conto) sui C 130 H, lo stabilimento viene qualificato da OAN anche per le manutenzioni civili ottenendo la Parte 145 per attività sopra al velivolo ATR.

Nel frattempo si registra (tra il 2002 e il 2003) l'unico investimento sugli immobili con il rifacimento delle coperture, ormai completamente fatiscenti, dei tre hangar in concessione (sarebbe interessante sapere quanto dal 2000 al 210 quanto è stato speso a Brindisi in Investimenti).

Poiché i promessi DC 10 ed MD 11 tardavano ad arrivare ed avendo un poco di attività sugli ATR, noi lavoratori pensammo bene di suggerire alla amletica direzione del gruppo OAN, con senso di responsabilità e un pizzico di realismo (forse togliendo da qualche imbarazzo su accordi mai mantenuti più di qualche responsabile) di concentrare le attività e quindi la missione di Brindisi sui piccoli e medi aeroplani a turboelica, tutta questa vicenda (come le precedenti) fu registrata nell'accordo integrativo aziendale che testualmente recitava: "Brindisi[...] conferma la vocazione al sostegno delle flotte Turboprop, sia militari che civili, queste ultime legate in particolar modo al

velivolo ATR, per quest'ultima piattaforma l'Azienda prevede la localizzazione, in prospettiva, di tutte le attività inerenti a tale programma. Portafoglio prodotti: ATL-1, G-222, C 130 J e programmi ATR." Data documento 1 gennaio 2004-31 dicembre 2007

Attualmente lo stabilimento svolge regolarmente attività di revisione, di modifica e di ammodernamento su velivoli militari da trasporto C-130J, su ATR 42 e 72, su i Canadair antincendio CL-415 inoltre sugli ATR si svolge una attività di trasformazione in Maritime Patrol (pattugliatore marittimo) che pare avere un interessante mercato attorno al Mediterraneo ed oltre.

Siamo convinti che le attività di Revisioni, le Manutenzioni e le Trasformazioni sono una cosa distinta dalle altre attività dell'industria aeronautica, esse sono legate in primo luogo ad assicurare la Sicurezza in Volo degli aerei, i quali volano di continuo e quindi hanno continuamente bisogno di manutenzioni, da ciò proviene la nostra fiducia sulla insostituibilità delle manutenzioni, anche perché sono il 25-30% del mercato delle attività aeronautiche.

In Italia stanno accadendo eventi industriali e produttivi nel settore delle manutenzioni che dimostrano che vi sono opportunità che si possono e devono cogliere (come mai Finmeccanica partecipa con il 10 % in uno dei progetti?).

Abbiamo inoltre il sospetto che dietro alcuni giudizi pessimisti che circolano sul mercato delle manutenzioni e delle trasformazioni si nascondano giochi atti a far prevalere interessi di realtà locali diverse da quelli per lo stabilimento di Brindisi, un tavolo locale con le istituzioni locali e Finmeccanica potrebbe dissipare tale ipotesi.

Ci piace anche pensare che nell'attività di manutenzione, che è il nostro lavoro, è centrale il contributo delle persone, sono le loro competenze e le loro professionalità che fanno volare le aeromobili, sarebbe bello se i nostri giovani potessero continuare a pensare che vi saranno luoghi del nostro territorio dove sperare di poter svolgere questo bel mestiere.

Ricordiamo che le attività di Revisioni, Manutenzioni e Trasformazioni sono una parte molto importante dell'industria aeronautica di Brindisi, come dimostra la presenza di l'Avio spa e di altre piccole e medie imprese, per cui impoverire e smobilitare questo settore di attività significa dare un colpo mortale all'industria aeronautica locale.

Chiediamo se è possibile pensare ad un centro di manutenzione per l'Area del Mediterraneo, inteso come un sistema integrato di attività di revisioni tra Imprese grandi e piccole, ben dotato sul piano delle infrastrutture e degli impianti, geograficamente collocato per servire tutta l'area che sta tra la Puglia e il Medio Oriente, il Mediterraneo, il Nord Africa e i Balcani.

Ricordiamo che a Brindisi ci sono anche le condizioni logistiche, produttive e geografiche ( basti pensare all'aeroporto, dove è geograficamente collocato, oltre che alle imprese e le professionalità esistenti), perché un aeromobile atterrando a Brindisi, può essere sottoposto a tutte le attività di manutenzione ( strutture, impianti, motori, avionica, livrea ecc.) nel raggio di pochi chilometri. Per queste peculiarità Brindisi di fatto è una realtà unica.

Finmeccanica sbaglia, in questa fase di crisi e di recessione, a trascurare un settore dai notevoli volumi quali le Manutenzioni e Revisioni che comunque ci saranno negli anni futuri.

Finmeccanica sa di poter contare su Brindisi su un modello di organizzazione produttiva sicuramente più agile e dedicato, oltre che basso sul costo orario.

Non siamo d'accordo a continuare ad essere vittime assieme a molti lavoratori aeronautici brindisini di un "paradosso": che una realtà debole come Brindisi deve soccorrere realtà territoriali più forti sul piano industriale, come è accaduto destinando la linea di produzione NH 90 o con la chiusura del reparto di revisione degli elicotteri. Senza tacere che l'indotto locale soffre a prescindere da minori costi, con la singolarità terribile che in Puglia si parla di crescita aeronautica ed in pratica decine di lavoratori e di imprese di Brindisi stentano, qualcosa va raddrizzato nelle politiche del

Distretto, mettendo molta più attenzione su Brindisi e alle sue caratteristiche industriali di imprese grandi medie e piccole, inoltre ed è la ragione più importante, per il numero dei lavoratori che ogni giorno ci stanno dentro e fanno il loro dovere.

Nelle imprese soprattutto quelle grandi presenti a Brindisi ci sono le intelligenze, le competenze le risorse e le conoscenze utili e da meglio impiegare in una idea di sviluppo concreto, che parte dalle fabbriche quelle che operano adesso a Brindisi.

Siamo contro la guerra tra poveri ma ci deve essere qualcuno che ci tuteli con criteri di uguaglianza e giustizia, sino a prova contraria noi siamo una realtà industriale del Sud e siamo ancora in grande debito di sviluppo, la Finmeccanica pare dare l'impressione di essere debole con i forti e forte con i deboli.

Oggi che tutto ciò pare esser messo in discussione, chiediamo che la Finmeccanica (in cui c'è capitale pubblico tramite il Ministero dell'Economia col la partecipazione di oltre il 33%) più che una sua controllata venga a discutere a Brindisi.

Chiediamo che la Provincia e la Regione attivino subito un tavolo di confronto, chiediamo che tutte le forze politiche e sociali si schierino per la difesa degli interessi del territorio di Brindisi Questa è la sfida che lanciamo come meridionali che lottano contro l'attendismo e il clientelismo, che credono nel lavoro industriale come un fattore decisivo per il riscatto di Brindisi e del Mezzogiorno.