|  |
| --- |
| **17 maggio 2019** |
| **DOSSIER CRISI INDUSTRIALE IN PROVINCIA DI SAVONA** |
| **Particolari situazioni di crisi in discussione presso il Ministero delIo Sviluppo Economico (MISE)** |
| **Segreterie Confederali Territoriali CGIL CISL UIL** **Provincia di SAVONA** |

1. **CRISI PIAGGIO AEROSPACE – LAER H**

Piaggio Aerospace Industries opera nei settori difesa e business aviation. Fondata nel 1884 a Genova, la società ha oggi sede a Villanova d’Albenga e impiega attivamente 1.117 lavoratori, di cui 31 in cassa integrazione, nelle sedi di Villanova d’Albenga, Sestri Ponente, Roma. Nella controllata Piaggio Aviation (che detiene la proprietà intellettuale del P180 civile) operano 23 lavoratori e altri 80 sono dipendenti della Laer H di Albenga azienda nella quale sono stati esternalizzati reparti produttivi vitali per il settore velivoli.

La società è soggetta alla cosiddetta Golden Power, i poteri speciali che il Governo si riserva di esercitare su società considerate di interesse strategico nazionale. Piaggio Aerospace è attualmente in amministrazione straordinaria (cosiddetta legge Marzano) sulla base del Decreto Legge 347 del 2003, convertito nella Legge 39 il 18 febbraio 2004, e ha fatto ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza al Tribunale di Savona. Siamo dunque in presenza di una procedura concorsuale di natura amministrativa, non di liquidazione, che si pone l’obiettivo, tra gli altri, di conservare e rilanciare il complesso produttivo salvaguardando i posti di lavoro. Commissario è stato nominato l’Avvocato Vincenzo Nicastro.

Nella business aviation, Piaggio Aerospace progetta, sviluppa e produce il turboelica Avanti EVO, la terza di una leggenda dell’aviazione, il P.180. L’Avanti EVO ha riscritto le regole dell’innovazione e dell’efficienza. Caratteristiche uniche sono la sua aerodinamica e la configurazione a tre superfici portanti (3LS) ad eliche spingenti. L’Avanti EVO può trasportare 7 passeggeri ed è il prodotto in linea con un mercato in continua evoluzione nei velivoli executive. Ad Agosto 2017 è stato sottoscritto un accordo di cessione con una presunta società di diritto lussemburghese una volta ottenuta la Golden Power. Su questa operazione che prevedeva la cessione della proprietà intellettuale degli aeromobili civili, e per la mancata trasparenza e garanzia sulle prospettive produttive e occupazionali, e per la grave incertezza sul futuro dei siti produttivi, abbiamo espresso come organizzazioni sindacali la nostra contrarietà.

L'azienda inoltre progetta, sviluppa e produce il sistema a pilotaggio remoto P.1HH, uno dei sistemi di classe MALE (Medium Altitude Long Endurance, ossia per missioni di lunga durata a medie altitudini) più avanzati a livello internazionale e l’unico sistema di questa categoria in Europa.

Le sue caratteristiche sono:

* è il più veloce del mercato nella categoria;
* ha capacità di volare a altitudini estremamente elevate;
* è sicuro perché è derivato da una piattaforma con certificazione civile (che è quella del P.180, il quale ha sviluppato più di 1 milione di ore di volo);
* è ognitempo, cioè può compiere la propria missione in maniera largamente indipendente dalle condizioni atmosferiche;
* è dual use, caratteristica fondamentale per il futuro aziendale, cioè ha tutta una serie di caratteristiche che al di là della missione prettamente militare gli consentono di svolgere anche missioni di carattere istituzionale (il sistema risponde alle necessità di una vasta gamma di situazioni di rischio quali attacchi terroristici, così come protezione e monitoraggio di zone economiche, infrastrutture e luoghi sensibili, prevenzione ambientale, ecc..).

Essendo derivato da una piattaforma civile, si presta ad un riutilizzo futuro in una chiave totalmente civile, che per molti versi oggi è ancora limitata dal fatto che le regolamentazioni per l’utilizzo dello spazio aereo devono essere riviste per consentire agli aeromobili a pilotaggio remoto di volare nelle stesse aerovie degli altri velivoli.

Il P.1HH ha consentito a Piaggio Aerospace di coagulare tutta una serie di elementi della filiera produttiva che è largamente europea ma sostanzialmente italiana. Leonardo è il principale partner di questo programma. A oggi, il P.1HH è entrato nell’ultima fase del suo processo di sviluppo, che comprende tra l’altro l’avvio della produzione e della messa in servizio dei sistemi. Alcune tappe fondamentali di questo percorso sono state:

* centinaia di ore di test a terra e in volo effettuate su 4 diverse macchine;
* l’integrazione del primo sistema di comando e controllo remoto Beyond Line of Sight (controllo via satellite della macchina in collaborazione con Leonardo e Telespazio);
* la prima sperimentazione di missione civile di un P.1HH in collaborazione con ENAC e Poste Italiane.

L’importanza del P.1HH risiede nel fatto che ha consentito la sperimentazione, lo sviluppo delle tecnologie, delle capacità e dell’esperienza che oggi risultano fondamentali per svilupparne l’evoluzione: il P.2HH, velivolo che avrebbe dovuto rappresentare un salto tecnologico verso un sistema a pilotaggio remoto ancor più potente e versatile, sistema che potenzialmente può porre l’Italia ai vertici di questo segmento del mercato. La cancellazione dell'ordine del P.1HH da parte degli Emirati Arabi costituisce la ragione di fondo che insieme al mancato finanziamento degli ordini da parte del Governo italiano ha originato l'attuale situazione di crisi e il disimpegno del principale azionista.

Le Organizzazioni Sindacali ritengono che Il P.1HH rappresenti dunque un prodotto che esiste e che a nostro avviso dovrà costituire il futuro produttivo, da finanziare opportunamente, innestando su di esso tutte le eventuali evoluzioni innovative. Occorre quindi non disperdere in alcun modo i piani di export e di vendita esistenti ad una serie di entità governative che hanno già espresso il loro interesse, e da utilizzare nella strategia futura quale fondamentale strumento commerciale anche in accordo con le autorità governative perché essendo un prodotto “controllato” segue le stesse regole di commercializzazione di altri prodotti soggetti alla legge di esportazione di materiali defence.

Nel settore della produzione dei motori, nel quale lavorano circa 300 occupati, l'attività è garantita da contratti con clienti strategici quali Pratt & Whitney Canada, Pratt & Whitney USA, Rolls Royce, Honeywell, Aeronautica Militare nelle sue varie sfaccettature.

Nel Piano Industriale 2017/2021 ne era prevista la vendita. Le organizzazioni sindacali, nell'esprimere la loro netta contrarietà a questa scelta, ritengono che sia necessario puntare al netto miglioramento dell'efficienza e quindi consentire di non perdere le occasioni di crescita. In questo settore i lavoratori, per sopperire alle mancanze dell’azienda (insufficienti numero di lavoratori, attrezzature e materiali), hanno dato tutta la loro disponibilità ad affrontare il tema degli orari e delle flessibilità. I Clienti credono nei lavoratori Piaggio: ne apprezzano la qualità del loro lavoro, la puntualità ogni volta che sono messi nelle condizioni operative proprie degli obiettivi richiesti.

In questo settore si può pensare, a nostro avviso, ad un incremento di attività; i dettagli si ritrovano nei preventivi già pronti e presentati ai Clienti ad esempio: Pratt&Whitney Canada e America, corredati di tutto quello che serve per investire nel futuro solidamente.

Nel settore Revisione e Manutenzione Motori le potenzialità, che nel passato sono state trascurate in modo inaccettabile, sono altrettanto significative.

I lavoratori chiedono che, oltre ai contratti in essere (ca 30 milioni) più quelli già siglati verso l’Amministrazione Difesa (40 milioni), nella visione strategica da ricostruire per Piaggio non si perda l’idea che quello di Villanova diventi un vero Centro di eccellenza delle Manutenzioni Motoristiche per il nostro Paese.

Alcune sale prova sono a disposizione per attirare nuove attività; in tal senso è utile attrarre la manutenzione dei motori PT6 che equipaggiano i velivoli P180 dove i lavoratori sono professionisti riconosciuti. Gli ingredienti ci sono tutti e bisogna assolutamente evitare che siano messi a rischio anche i contratti “storici” di questo settore, come le manutenzioni dei motori Viper delle nostre amate Frecce Tricolori.

In sintesi, per questo settore, si chiedono chiare rassicurazioni affinché le scelte Industriali del nostro Paese si esprimano con atti concreti non solo al fine di consolidare i contratti già siglati per il 2019 (ca 40 milioni) ma per analizzare quali altri programmi potrebbero aggiungersi. Anche in questo settore perdere queste occasioni non troverebbe spiegazioni logiche. Segnaliamo ad esempio il programma N.E.E.S. che riguarda il nuovo elicottero ex A129 Mangusta per il quale Piaggio ha proposto ufficialmente all’Esercito Italiano, da tempo, il motore di Safran, azienda francese con cui Piaggio detiene un accordo per la produzione di una percentuale pari all’ 11% delle parti. Questa soluzione potrebbe dare lavoro, per lungo tempo, sia alle aree produzione motori che alla manutenzione.

Segnaliamo, inoltre, che il motore Rolls Royce, AE2100 che equipaggia macchine per il trasporto pesante quali il C130 e il C27J, viene attualmente revisionato in Spagna e, conoscendo bene i vantaggi di cui godrebbe l’Aeronautica Militare, riportare in Italia le attività di manutenzione e revisione costituirebbe un vantaggio anche per le stesse positive ricadute occupazionali (finora l’azienda non ritenendo strategiche le attività motoristiche ha rifiutato tale opportunità).

Il velivolo MB339 (Frecce Tricolori) dovrebbe inoltre vedere allungata la sua vita poiché lo sviluppo del Leonardo M345 (con motori Williams) non è ancora completo. È quindi opportuno poter ragionare sulla possibilità di acquisire la revisione del motore Williams, in modo che l’Aeronautica Italiana, voli su una macchina che garantisce lavoro a Leonardo e a Piaggio.

Per quanto riguarda il settore Progettazione ed Ingegneria Industriale Velivoli, tenuto conto del cambiamento dell’assetto societario con l’abbandono di Mubadala e del contestuale stop alle commesse del velivolo a pilotaggio remoto P1HH da parte di Adasi, siamo di fronte ad una situazione delicata da affrontare tempestivamente e positivamente.

Il patrimonio di conoscenze e professionalità di questi settori, dove sono stati inseriti oltre 50 giovani ingegneri aeronautici, che hanno fatto esperienze all’avanguardia in un progetto strategico per il Paese, e al quale l’Aeronautica ha dato un grande appoggio con l’impiego delle basi militari, costituisce un patrimonio da non disperdere. I giovani ed in generale i tecnici specializzati sarebbero attratti subito verso possibilità di lavoro principalmente all’estero, come già sta accadendo in questi giorni. Dalla notizia dell’insolvenza, numerose offerte di lavoro sono letteralmente piovute su questi ingegneri per attrarli a scegliere altri rapporti di lavoro.

Chiediamo pertanto, con forza, che i programmi legati al volo a pilotaggio remoto del velivolo P1HH vengano prioritariamente autorizzati al proseguimento per completare i voli di certificazione in questo periodo di amministrazione straordinaria. In questo quadro è opportuna una riflessione sul futuro della commessa finora prevista per il programma P2HH che era da sviluppare con altrettanti fondi dei paesi emiratini e che hanno abbandonato l’impresa.

Il P1HH è arrivato all’80% del suo programma certificativo con velivoli già in produzione e in prova sull’Aeroporto di Trapani, programma che chiediamo e auspichiamo vivamente non sia abbandonato e possa trovare l’interesse nell’utilizzo operativo da parte del Governo per fare da volano sul mercato. Ci sono altri programmi aziendali quali il velivolo MPA (pattugliatore pilotato che potrebbe trovare interesse nel suo settore) di cui il prototipo ha già volato e troverebbe interesse sul mercato se solo fosse rimesso in pista il completamento del suo sviluppo.

Per il settore Velivoli Civili –Il P180 e Piaggio Aviation non si può pensare ad uno stop ma ad una chiara ed immediata indicazione di proseguimento delle attività. Ci sono velivoli P180 in linea di assemblaggio finale con cliente ed altri da completare per essere pronti ad un rilancio sul mercato civile dell’aviazione.

Solo all’inizio di questo stesso anno l'ex Amministratore Delegato aveva deliberato un piano di acquisto per materiale utile alla costruzione di decine di velivoli P180. Anche per il P180 dalla progettazione alla produzione bisogna tenere vive le linee e riattivare i potenziali clienti. Chi possiede il P180 lo apprezza senza ogni dubbio ed anche se il progetto risulta maturo ci sono ancora da coprire mercati importanti di riferimento. Se anche il Governo crede in questo prodotto per la sua flotta e autorizzerà al proseguimento delle attività il tutto si completerà con il miglioramento, tanto auspicato dai lavoratori, sulla Manutenzione Velivoli presente a Sestri Ponente che può migliorare le sue risposte ai clienti e sviluppare le sue potenzialità. Che sono tante. Ci sono oltre 200 velivoli P180 che necessitano di manutenzione, c’è la flotta dell’Aeronautica Italiana da manutenere e anche da rinnovare.

Da questo versante si tratta di liberare risorse per le aree che non si ritenevano strategiche e che ora potrebbero ritrovare l’occasione di riscatto verso quel progetto originato nel 2014 tale da attrarre tutto il resto dell’Azienda, in sinergia e cooperazione, e alimentare l’interesse per questa società in quanto completa e flessibile ai cambiamenti ed alle evoluzioni.

Grande attenzione deve essere dedicata anche sulla situazione di Laer H, stabilimento sorto ad Albenga che contiene tre reparti proventienti da Piaggio, che non ha ancora potuto consolidarsi sufficientemente sul mercato per altri prodotti perché ha sofferto il cambio di strategia e la mancanza di affidabilità dei piani strategici e degli obiettivi produttivi della proprietà emiratina.

Laer H ed i lavoratori che erano in Piaggio e che sono passati in quella realtà, sotto la guida del Ministero dello Sviluppo Economico che ha dettato le modalità, richiedono di salvaguardarne la continuità poiché Laer H è assolutamente complementare a Piaggio. Lì nascono le fusoliere dei velivoli, dalla prima lamiera ai trattamenti delle superfici. Chiediamo di valutare l'opportunità di estendere alla Laer H le condizioni previste dalla legge Marzano.

**Conclusioni**

Come più volte abbiamo ribadito nel corso degli incontri presso il Mise occorre prendere atto che le linee fondamentali del piano di risanamento approvato nel 2017 non si sono concretizzate. Da qui e dalla continua incertezza sul piano strategico, produttivo e finanz iario insieme alle mutate condizioni di mercato hanno fatto sì che la Società non fosse più finanziariamente sostenibile.

Abbiamo più volte messo in evidenza come non si stessero realizzando alcuni dei presupposti del piano di risanamento, tra cui la messa in discussione dello stanziamento di fondi per lo sviluppo del programma P.1HH.

I lavoratori della PiaggioAero e Piaggio Aviaton nutrono un profondo senso di appartenenza, orgoglio e dimostrano la responsabilità che discende della tradizione che sanno di rappresentare in questa azienda con progetti e prodotti di qualità e di inusuale innovazione: una vera eccellenza del Made in Italy. Non hanno percepito e condiviso lo stesso atteggiamento da parte dei vertici aziendali verso questo patrimonio di professionalità.

Dopo l’ennesima battuta d’arresto del programma di ristrutturazione, i lavoratori sono sconcertati che gli stessi vertici aziendali possano condurre saldo il timone fuori dalla tempesta. Anche per queste ragioni è necessario continuare a confrontarsi col Governo di questo Paese e col Commissario nomitato dal Ministero dello Sviluppo Economico su come Piaggio (con Laer H) e tutti i lavoratori si inseriscano in quelle politiche industriali utili e indispensabili per costruire una prospettiva per questa azienda così importante per la nostra economia, prospettiva finalmente concreta e salda nel tempo.

A questi obiettivi si è stretto l’intero territorio ligure, la sua comunità, rappresentata simbolicamente dalle decine di Sindaci, la Provincia, la Regione che hanno investito tantissimo per il trasferimento dell'attività a Villanova d’Albenga con soldi pubblici, e con una visione strategica, pagando il prezzo della chiusura parziale di Sestri e l’esternalizzazione di attività ad Albenga. In una Provincia come quella di Savona che soffre una crisi molto pesante e in quanto tale riconosciuta dal Mise “Area di crisi complessa” - Accordo di Programma firmato in sede di governo a febbraio del 2018 - gettare al vento queste potenzialità, rappresentate da PiaggioAero, significa per i lavoratori presenti e per tutti gli studenti degli Istituti Tecnici, dei Licei, dell’Università e per l'insieme della comunità un colpo durissimo e irreparabile.

Nell’incontro della scorsa settimana il Commissario Avv. Nicastro ci ha comunicato l’apertura della procedura di cassa integrazione straordinaria dal 1° maggio per tutti i lavoratori (oltre 1000 persone). È quindi necessario entro le prossime ore incontrare il Governo con l’obbiettivo di avere risposte concrete per rilanciare davvero l’azienda attraverso:

* l’acquisizione della commessa pubblica per i velivoli civili P180 – necessaria per ammodernare la flotta istituzionale;
* l’acquisizione della commessa pubblica per manutenere i velivoli civili P180 che attualmente sono di proprietà delle Istituzioni;
* l’acquisizione commessa pubblica per velivoli a pilotaggio remoto P1HH e finanziamento per la conclusione dell’iter certificativo e di sviluppo dell’aereomobile – 250 milioni di euro così come convenuto nell’incontro di febbraio 2019 al Mise;
* il rafforzamento della presenza commerciale di Piaggio per la vendita al mercato privato dei velivoli civili, riattivando potenziali Clienti;
* l’efficientamento nel settore della Produzione Motori con l’obbiettivo di incrementare le attività grazie a Clienti strategici come Pratt&Whitney Canada e America;
* il rilancio strategico del settore Revisione e Manutenzione Motori, le cui attività sono state trascurate nel passato in modo inaccettabile e che, invece, risultano altrettanto significative per il rilancio dell’azienda, con l’obbiettivo che lo stabilimento di Villanova diventi davvero un vero centro di eccellenza delle manutenzioni motoristiche per il nostro Paese, attirando nuove attività e quindi Clienti.

Inoltre è necessario un forte interessamento delle istituzioni locali e a nazionali perché finalmente l’infrastruttura aereoportuale di Villanova diventi davvero un valore aggiunto per il territorio e quindi anche per Piaggio, per l’industria e il sistema dei trasporti di tutto il Nord Ovest del Paese e della Regione drammaticamente isolata dal crollo del Ponte Morandi del 14 agosto scorso.

Il tempo sta per finire. Ora le beghe politiche tra le forze di Governo finiscano per il bene dell’industria Italiana, Ligure e Savonese. e soprattutto per le oltre 1200 famiglie che vivono del salario di Piaggio.

Laer H nasce con l’accordo del 10 giugno 2014 presso il Mise – punto4) – presso il Comune di Albenga – nel sito ex Fruttital - il Piano Industriale parlava di oltre 200 occupati entro il 2018 tra personale diretto e personale indiretto – oggi i dipendenti sono 53 dipendenti a tempo indeterminato (praticamente tutti ex dipendenti della Piaggio Aerospace – Attualmente sono sospesi tutti in cassa integrazione ordinaria dal 17 dicembre 2018 – senza anticipo e senza integrazione –

Laer H nel suo stabilimento produce le fusoliere di tutto i velivoli che successivamente vengono assemblati in piaggio a Villanova d’Albenga – sia civili P180 che militari P1HH - ed effettua tutta la parte dei trattamenti galvanici dei materiali. Senza le lavorazioni che si effettuano in LAER H non è possibile per PIAGGIO costruire nessun velivolo.

È indispensabile che LAER H venga riconosciuta dal Mise come azienda strategica per Piaggio – visto che lo è – per poter avere un percorso più snello all’interno della procedura dell’Ammi9nistrazione straordinaria in cui si trova attualmente Piaggio – sblocco risorse economiche e pagamenti da parte di Piaggio per le attività precedentemente effettuate da Laer H ma non ancora “saldate” da Piaggio – oltre 6 milione di euro – che minano la tenuta economica totale di Laer H.

**Interventi urgenti per la salvaguardia occupazionale:**

* Decreto CASSA INTEGRAZIONE STRAORDINARIA
* Attivazione immediata per definire il decreto relativo alla Cassa Integrazione Straordinaria sottoscritto nella giornata di mercoledì 15 maggio 2019 presso il Ministero del Lavoro a Roma – che alleghiamo (allegato A) – decreto che autorizza le sedi INPS interessate all’erogazione delle indennità in tempi ragionevoli, contrariamente ci saranno centinaia di lavoratori che sospesi in cassa integrazione non percepiranno nessun sostegno al reddito per diversi mesi;
* Sblocco dei 16 milioni di euro per il Piano Anticrisi della Regione Liguria attualmente resi disponibili dal Ministero ma non utilizzabili a fronte della mancanza di modalità operative chiare da parte di ANPAL e INPS
1. **CRISI BOMBARDIER TRANSPORTATION**

**Premesse**

La situazione dello stabilimento Bombardier di Vado Ligure è estremamente critica e quasi irreversibile per alcune funzioni se non ci saranno novità positive nel breve periodo. Ciò è dovuto al fatto che negli ultimi anni il Gruppo ha perso o non ha partecipato alle importanti gare (treni a potenza distribuita per il trasporto regionale Trenitalia e Trenord, treni elettrodiesel Trenitalia per citare solo quelli relative agli anni 2016 e 2017) che sono state assegnate.

Proprio a seguito della sconfitta nella gara per i treni destinati al trasporto regionale nel 2016, l’azienda ha aperto una procedura di licenziamento collettivo (poi gestita su base volontaria con incentivo all’esodo) per 104 lavoratori della produzione. Circa 65 lavoratori della produzione hanno aderito alle due procedure di mobilità mentre altri, sia nel service che nell’ingegneria, hanno lasciato volontariamente l’azienda. Ad oggi i dipendenti totali sono 530.

Contestualmente l’azienda ha presentato un piano industriale che dimezzava i carichi di lavoro per lo stabilimento (passando da 240.000 a 120.000 ore di produzione annue) e che si basava su due attività: la produzione delle locomotive DC3 e la collaborazione con Hitachi per la produzione quale subfornitore dei treni destinati al trasporto passeggeri regionale. Questa seconda prospettiva industriale è oggi di fatto accantonata (anche se rimangono tutte le ragioni di carattere industriale nonché di necessità per Hitachi) e sostituita dalla possibilità di collaborazione sempre con Hitachi alla produzione di nuovi ETR1000 per l’alta velocità.

Lo stabilimento di Vado Ligure, che è uno dei migliori a livello europeo per livello di performances legati a produttività e redditività e che negli anni ha sempre garantito a Bombardier (caso più unico che raro tra gli stabilimenti europei) significativi margini di profitto economico, rischia la chiusura non solo a causa dei tagli operati a livello globale dal Gruppo (a novembre è stato annunciato un nuovo piano di esuberi di 5.000 lavoratori che segue i precedenti tre per 20.000 dipendenti) soprattutto per gli errori commessi nel settore aerospace ma anche per ragioni di natura geopolitica (ad oggi gli stabilimenti tedeschi, alcuni dei quali inefficienti, sono sempre stati salvaguardati).

In questo quadro si inserisce la decisione di cedere il ramo d’azienda relativo all’ingegneria propedeutica alle attività di produzione, decisione che di fatto toglie al sito uno straordinario valore aggiunto vista l’altissima professionalità dei lavoratori che vi sono occupati. A nessuno può sfuggire come una simile scelta indebolisca in modo gravissimo il sito la cui chiusura sarà a questo punto più semplice.

**Carichi di lavoro**

La situazione del carico di lavoro dello stabilimento di Vado Ligure è legata unicamente alla commessa delle 40 locomotive merci DC3 più qualche altra attività per clienti privati per un totale massimo di 63 locomotive. La consegna delle prime locomotive è iniziata nel mese di febbraio con ritardi rispetto al piano programmato inizialmente col cliente a causa delle inefficienze dello stabilimento tedesco di Kassel nella fornitura dei materiali.

Bombardier si è inoltre aggiudicata anche la produzione di 65 locomotive MS3 che saranno prodotte nello stabilimento tedesco di Kassel, nonostante il cliente sia italiano (TX Logistik società del Gruppo FS).

Nei mesi scorsi, a causa dei ritardi, abbiamo seriamente rischiato che Mercitalia formalizzasse la rescissione del contratto.

Ad oggi la quantità dei carichi di lavoro è tale da dare visibilità al sito solo fino alla fine dell’estate 2019.

**Prospettive Industriali**

Stiamo attendendo da mesi la notizia dell’approvazione del piano industriale di FS contenente l’investimento di Trenitalia per ulteriori 50 treni ad alta velocità di cui 14 assegnati direttamente ad Hitachi e Bombardier sulla base delle clausole del precedente contratto. Ancora nella recente (venerdì 10 maggio) presentazione delle linee guida del Piano Industriale di Ferrovie è stato confermato l’investimento per i primi 14 Zefiro 1000. Questo comporterebbe per lo stabilimento di Vado Ligure 2 anni di lavoro per i 14 treni ed ulteriori 5 anni per gli altri 36 treni qualora una nuova gara venisse vinta, come la precedente, da una ATI Hitachi - Bombardier con un rapporto 60/40% nella divisione di produzione e parte economica. Trenitalia ha necessità di investire in nuovi convogli per l’alta velocità al fine di sostituire vecchi treni (ETR500) prodotti tra la fine degli anni Ottanta e l’inizio degli anni Novanta, treni che necessitano di continui e costosi interventi strutturali dovuti alle nuove normative.

La prospettiva dell’alta velocità ha pertanto carattere di medio/lungo periodo ed è assolutamente essenziale per il futuro dello stabilimento.

Rileviamo però come, a seguito dell’interesse manifestato da Ferrovie per Alitalia, l’AD Battisti abbia ritenuto di attendere la decisione dei commissari di Alitalia sul merito della questione. Il rischio che vediamo pertanto è che, essendo tale scelta legata all’approvazione del Piano Industriale di FS che ovviamente comanda anche quello delle altre società di Ferrovie tra cui Trenitalia, non si abbiano notizie formali fino alla definizione di quella vertenza, quindi con tempi troppo lunghi.

Bombardier si era resa disponibile ad integrare i carichi di lavoro per coprire le 120.000 ore annue dichiarate necessarie per la sopravvivenza del sito seguendo la richiesta del MISE di garantire anche attività non legate al mercato italiano in una logica di reciprocità per cui si porterebbe in Italia produzione destinata all’estero. Ad oggi però non abbiamo alcuna certezza che la produzione delle locomotive DC3 per il mercato europeo venga portata tutta a Vado Ligure, anzi è evidente come il Gruppo non intenda rispettare quella logica industriale di specializzazione dei siti enunciata nel momento in cui si è dovuto giustificare lo spostamento della produzione delle locomotive MS3 in Germania dal momento che la produzione delle DC3 per due clienti privati francesi e tedeschi (Akiem e Rail Bull) sono state destinate al sito tedesco di Kassel.

Abbiamo chiesto che MISE e Gruppo definissero un documento di programma in cui le Parti si impegnassero a definire le azioni utili a salvaguardare il sito di Vado Ligure con obblighi precisi in merito ad alta velocità per parte Istituzionale e carichi di lavoro dal Gruppo verso l’Italia da parte di Bombardier.

Ulteriore prospettiva industriale è quella legata alla collaborazione con Hitachi per la produzione dei treni a potenza distribuita destinati al trasporto regionale. Più di due anni fa Hitachi e Bombardier hanno siglato una lettera di intenti per definire in termini operativi la produzione, lettera che non si è formalizzata in un contratto a causa della mancata risoluzione del nodo legato alla parte economica. Infatti Trenitalia non ha mai riconosciuto la quota di sovraccosto economico legata ad una richiesta di aumento del volume di consegna dei convogli, azione che da subito era stata caratterizzata quale assolutamente necessaria per la stipula dell’accordo. Hitachi deve produrre oltre 600 treni come da contratti di servizio stipulati tra Trenitalia e le singole Regioni e risulta essere in forte ritardo rispetto ai piani di consegna. A maggior ragione considerando la volontà di Ferrovie di anticipare la consegna definitiva di tutti i convogli destinati al trasporto passeggeri regionali al 2023, esiste una reale necessità di carattere industriale e di pubblica utilità a definire in tempi stretti una collaborazione per iniziare quanto prima la produzione.

Il quadro delle aziende presenti in Italia nella produzione di materiale rotabile è tale per cui Hitachi ha un portafogli di ordini che copre la stragrande maggioranza del mercato mentre le altre realtà (Bombardier, Alstom e TFA) sono a differenti livelli in sofferenza.

Per noi quella della collaborazione per la produzione dei treni destinati al trasporto regionale continua ad essere una prospettiva attuale e necessaria a salvaguardare il sito oltre che a dare allo stesso tempo una mission industriale diversificata (locomotive, treni regionali ed alta velocità) assolutamente necessaria per stare sul mercato. Peraltro uno stabilimento con tali caratteristiche produttive sarebbe distintivo all’interno del Gruppo Bombardier.

**Novità delle ultime settimane**

Importanti novità sono emerse negli ultimi giorni. Prima di illustrarle, vogliamo sottolineare come non abbiamo mai nascosto, ed anzi abbiamo più volte denunciato al MISE e presso altre sedi istituzionali, come la condizione del Gruppo Bombardier a livello globale, unita a discutibilissime scelte industriali basate unicamente su logiche geopolitiche (logiche che possiamo tranquillamente definire come germanicocentriche), non garantisca il futuro del sito.

Pertanto abbiamo già da diversi mesi prospettato l’ipotesi di un intervento di un altro Gruppo industriale (sotto forme da valutare) che possa rilanciare il sito. Pensiamo che la condizione attuale del mercato italiano così come sopra descritta possa portare ad operare una verifica sulla volontà da parte di Hitachi di intervenire. Tale scelta avrebbe a nostro avviso una seria logica industriale e consentirebbe ad Hitachi di sopperire alle difficoltà produttive con le quali si sta scontrando.

Ciò a maggior ragione da quando, il 9 aprile scorso, Bombardier ha avviato formale procedura di cessione del ramo di azienda rappresentato dall’ingegneria propedeutica alla produzione (un vero “gioiello” formato da 50 lavoratori con competenze rare da trovare sul mercato) alla società francese Segula, società che fornisce servizi principalmente ad aziende del settore ferroviario e dell’automotive. Questa scelta non ci piace non solo perché realizza uno “spezzatino” del sito ma anche perché, nell’ottica di una collaborazione con Hitachi, l’ingegneria potrebbe avere un ruolo importante nel rafforzare l’interesse di Hitachi stessa al sito di Vado. Inoltre, sappiamo come i principali clienti di Bombardier a partire da Trenitalia non siano affatto contenti della decisione (che dovrebbe concretizzarsi ad inizio giugno).

Per contrastare tale scelta abbiamo messo in campo una pesante iniziativa di mobilitazione che ha di fatto bloccato l’attività dello stabilimento nonché dei cantieri per una settimana. Venerdì scorso (10 maggio) il Gruppo ci ha annunciato inoltre l’intenzione di procedere formalmente alla definizione di una partnership per la funzione operations, partnership che dovrebbe realizzarsi in una forma di cui ancora non conosciamo la natura con un attore di primo livello del settore costruzione materiale rotabile. Secondo tale logica, questa scelta rappresenta l’unico modo per impegnare Bombardier a portare in tempi rapidi carichi di lavoro dall’estero principalmente per le locomotive DC3; tale carico di lavoro, unito a quello che assicurerebbe il partner, eviterebbe il rischio della chiusura e porrebbe le basi per una prospettiva industriale di 5/10 anni per il sito.

Tale soluzione ipotizza pertanto un ulteriore “spezzatino” del sito (solo la funzione service rimarrebbe sotto il cappello Bombardier) ed è dal nostro punto di vista accettabile unicamente se il partner individuato risulti in grado, non solo di evitare nell’immediato la chiusura del sito ma, in prospettiva, di rilanciarlo fortemente. Il partner pertanto per noi ha, in considerazione di quanto scritto precedentemente, un nome: Hitachi.

È dal nostro punto di vista indispensabile che il Governo ed in particolare il MISE (anche in collaborazione con il MIT) accompagni questo percorso esercitando un ruolo propedeutico alla governance di un settore in cui, a fronte dei molti investimenti realizzati e dei molti che verranno realizzati dal pubblico, la maggior parte delle realtà che producono sul territorio nazionale sono in crisi.

Sottolineiamo infine come la collocazione del sito industriale sia strategica, e come lo possa diventare ancora di più a fronte dell’ultimazione della costruzione della piattaforma APM Terminals di Vado Ligure (dicembre 2019).

Ribadiamo infine come lo stabilimento di Vado Ligure abbia ad oggi carico di lavoro solo fino alla prossima estate e come non sarebbe tollerabile che il secondo stabilimento industriale della provincia per numero di addetti chiuda, anche in considerazione del fatto che la nostra realtà territoriale è stata decretata area di crisi industriale complessa.

Come dicono i lavoratori più anziani del sito: questa fabbrica che ha resisto a due guerre mondiali avendo iniziato la propria attività nel 1905 è impensabile che chiuda oggi.

1. **AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI SAVONA**
2. **Percorso e contesto**

Il percorso ha inizio nel 2013, quando è proprio il sindacato territoriale Savonese a denunciare la drammatica situazione dell'economia locale ed a proporre la rimodulazione del vecchio Accordo di programma realizzato per la crisi Ferrania sottoscrivendolo, nella nuova versione ampliata, il 5 giugno del 2014 con la denominazione EN.TRA. - Energia e Trasporti.

Dopo una fase di mobilitazioni, culminate nello sciopero territoriale dell’industria del 31 maggio 2016, a settembre dello stesso anno il Ministero dello Sviluppo Economico riconosce lo status di Area di Crisi Industriale Complessa (21 settembre 2016) per la provincia di Savona (21 comuni).

Il 17 ottobre 2016 CGIL, CISL e UIL territoriali presentano a tutte le Parti Sociali ed alle Istituzioni locali del territorio una propria “Piattaforma unitaria per il rilancio economico e produttivo del territorio” (vedi allegato B).

A marzo 2017 viene istituito presso la Provincia di Savona un gruppo di coordinamento territoriale (composto da CGIL, CISL e UIL territoriali, Associazioni Datoriali, Provincia di Savona, Autorità di Sistema Portuale) con lo scopo di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti, di coinvolgere le Parti Sociali nell'individuazione degli indirizzi di politica industriale, di gestire la ricollocazione dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro attraverso il continuo adeguamento delle normative sugli ammortizzatori sociali in relazione ai tempi di attuazione dei processi economici e di reindustrializzazione. Compito quest’ultimo che ha determinato la sottoscrizione di nr. 3 Accordi con la Regione Liguria per gli anni 2017, 2018 e, pochi giorni fa, per l’anno 2019 in cui si *dota* il territorio degli specifici Ammortizzatori sociali e politiche attive previsti dalle norme Nazionali per le Aree di Crisi Industriali Complesse.

Tra il 26 settembre ed il 26 ottobre 2017, a seguito di incontri tra il gruppo di coordinamento e controllo nazionale – GCC - previsto dalla procedura di Area di Crisi Complessa (riconosciuto l’8 febbraio 2017) ed i soggetti locali, viene attivata la CALL per l’individuazione di potenziali manifestazioni di interesse: emergono 123 proposte di investimento di cui 116 per attività produttive e 7 per attività di ricerca e sviluppo per oltre 670 mln di euro.

A febbraio 2018 viene approvato il Piano di Riconversione e Riqualificazione Industriale –PRRI - da parte di INVITALIA con la previsione di risorse pubbliche per complessivi 40,7 mln di euro.

Il 30 marzo 2018 viene firmato l’Accordo di programma per il rilancio del territorio della provincia di Savona tra Mise, Invitalia, Anpal, Mit, Regione Liguria, Provincia di Savona e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (porti di Savona e Vado Ligure).

Il 20 aprile 2018 viene emanato l’Avviso 181/89 con scadenza 1° ottobre 2018 dal quale emergono 15 progetti di investimento per una somma complessiva di circa € 107 mln di euro, una richiesta di oltre 66 mln di agevolazioni ed un impatto occupazionale di circa 450 nuove assunzioni (vedi allegato C).

A gennaio 2019 INVITALIA pubblica la graduatoria di ammissione alla fase istruttoria delle domande di accesso alle agevolazioni ai sensi della L. 181/89 (vedi allegato D e aggiornamento ad aprile 2019 allegato E).

Nonostante le opportunità riconosciute al territorio a fronte dello status di Area di Crisi Industriale Complessa, la situazione industriale continua a presentare importanti situazioni di crisi.

Il territorio savonese continua a vivere una drammatica situazione economica ed occupazionale, martoriato da crisi industriali ancora oggi prive di soluzione (Bombardier, Piaggio Aerospace, Ferrania Solis, Mondomarine ecc.) oltre che penalizzato dalle ricadute negative causate dall’isolamento in cui si trova dal 14 agosto scorso a seguito del crollo del Ponte Morandi con conseguenti notevoli danni economici in tutti i comparti nell’intero ponente ligure.

Per questi motivi si ritiene fondamentale passare alla fase “operativa” dei contenuti dell’Accordo di Programma ad oltre 1 anno dalla sua stipula e soprattutto velocizzare l’iter della procedura per permettere l’avvio degli investimenti.

1. **Principali criticità riscontrate**

Nonostante il ruolo propulsivo e decisivo per il riconoscimento dello status di Area di Crisi Industriale Complessa fino ad oggi giocato dal sindacato territoriale, non possiamo non segnalare due importanti criticità:

* la mancanza o comunque l’inadeguatezza delle comunicazioni rispetto all’evolversi dell’iter della procedura;
* la lentezza dell’iter decisionale per la concessione delle agevolazioni.

Per quanto riguarda il mancato coinvolgimento nella gestione delle informazioni, tale mancanza inibisce alle Parti Sociali locali la possibilità di indirizzare e coordinare un modello di sviluppo coerente con le potenzialità del territorio (l’ultimo incontro ufficiale con i rappresentati di INVITALIA risale all’8 maggio 2018 presso la Regione Liguria).

Non si hanno notizie, né tempestive né a medio termine, rispetto alla valutazione delle richieste, alle eventuali esclusioni nonché alle motivazioni di quest’ultime. In questo modo è impossibile provare ad individuare, per tempo, eventuali soluzioni alternative, anche di carattere locale, che non facciano desistere eventuali investitori e non blocchino piani di reindustrializzazione.

Lalentezza dei processi decisionali sulla concessione dei finanziamenti della L. 181/89 rischia, anch’essa, di allontanare nuovi soggetti industriali seriamente interessati ad investire sul territorio.

In attesa della valutazione conclusiva delle credenziali per l’accesso ai finanziamenti, infatti, i 15 progetti di investimento sono quasi tutti rimasti fermi: alcuni perché esclusivamente subordinati alle agevolazioni altri perché, parzialmente, rimodulabili sulla base della concessione o meno delle stesse.

Il blocco di importanti progetti come quelli ammessi all’istruttoria non solo ha impatti negativi su nuova potenziale occupazione ma sta determinando un graduale disinteressamento verso il territorio da parte, non solo dei grandi investitori ma anche di piccole e medie aziende interessate ad insediarsi in un territorio in fase di rilancio.

Il ritardo complessivo dell’iter sta, inoltre, rallentando l’approvazione e la pubblicazione dei bandi regionali che, come a suo tempo concordato a livello locale, sarebbero dovuti risultare complementari a quello nazionale e coerenti con il modello di sviluppo locale ovvero rischia di inficiarne l’efficacia.

1. **Richieste di intervento**

Fotografato lo stato dell’arte, le Organizzazioni Sindacali chiedono con forza:

* la velocizzazione dell’iter autorizzativo avviato per il territorio savonese al fine di non disperdere le occasioni di nuovi investimenti sul territorio;
* la semplificazione dell’iter legato alle Aree di Crisi Industriali Complesse che, nella formulazione attuale, rischiano non solo di risultare inefficaci ma addirittura di rallentare o bloccare processi di riqualificazione e di rilancio produttivo dei territori;
* l’’introduzione immediata di un modello di comunicazione permanente tra livello nazionale, regionale e locale che permetta il monitoraggio dello stato di avanzamento del percorso e l’eventuale tempestiva adozione di possibili azioni correttive anche di carattere locale;
* l’aumento, in considerazione degli interessi manifestati e della potenziale dinamicità del territorio che, per fortuna, registra interessamenti ed investimenti anche slegati dalla procedura di Area di Crisi Industriale Complessa, dell’aumento delle risorse nazionali previste dal bando;
* la rapida determinazione delle condizioni per l’avvio dei bandi regionali a sostegno degli investimenti inferiore a 1,5 mln;
* l’individuazione, nell’ambito delle attività di politica attiva della Regione Liguria, del bacino dei lavoratori (così come previsto dalla normativa nazionale e di cui si attende la definizione da parte della Regione Liguria dal oltre 2 anni) espulsi dal mercato del lavoro, utile per ottenere parte delle agevolazioni a fronte di processi di ricollocazione;
* la programmazione, il finanziamento e la realizzazione di percorsi formativi finalizzati alla ricollocazione dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro nelle aziende interessate da processi di nuovo insediamento ovvero di ampliamento sul territorio.

A fronte del perdurare di crisi aziendali, da una parte, e del persistere di manifestazioni di interesse rispetto ad un territorio con potenzialità nel medio e lungo periodo, si rende necessario adottare, quanto prima, interventi che favoriscano la conclusione dell’iter dell’Area di Crisi Industriale Complessa nonché l’avviamento di tutte le azioni locali a sostegno dello sviluppo territoriale.

1. **FILIERA DELLE RINFUSE**

Si tratta dell’ultima grande crisi industriale in ordine di tempo che rischia di innescarsi nella Provincia di Savona a seguito della sospensione di contributi statali alla Società Funivie S.p.a. che rischia di pregiudicare la continuità operativa ed occupazionale della stessa e delle altre due aziende direttamente collegate TAFS (Terminal Alti Fondali Savona s.r.l.) e Italiana Coke s.r.l. con un impatto occupazionale complessivo di oltre 400 lavoratori.

Funivie e TAFS, oggi, lavorano principalmente per Italiana Coke garantendo a quest’ultima l’approvvigionamento del carbone dal porto di Savona allo stabilimento di Cairo Montenotte attraverso l’attività di scarico della materia prima dalle navi ed il trasporto della stessa mediante gli impianti della Funivia Savona-San Giuseppe.

La situazione determinatasi principalmente per inadempienze da parte dell’azienda Italiana Coke che oggi si trova in concordato preventivo, rischia di pregiudicare un’intera filiera che ha tutt’oggi mercato e che produce coke utile alle fonderie ed alle acciaierie (ad es. per Arcerolmittal Italia)

Proprio in questi giorni è stato attivato, a fronte della denuncia del sindacato territoriale, un tavolo di crisi presso la Regione Liguria che si riunirà il 28 maggio p.v. finalizzato ad affrontare la vertenza prima che assuma carattere di irrimediabilità.

Segreterie Confederali Territoriali CGIL CISL UIL – Provincia di Savona

17 maggio 2019