

## Finmeccanica deve investire sul capitale umano

Data : 6 febbraio 2015



La presentazione del piano industriale dell'amministratore delegato di Finmeccanica, **Mauro Moretti**, ha sollevato non poche perplessità nel sindacato di categoria per la genericità e la contraddizione di alcuni interventi, ma soprattutto per gli **esuberanti annunciati**, argomento che ha spiazzato i metalmeccanici in quanto mai affrontato da Moretti nei precedenti incontri. Altro tema che suscita molti malumori sono le alienazioni del ramo trasporti e le compartecipazioni con il consorzio europeo **Airbus**. «In quella presentazione ci sono alcuni punti poco chiari e certamente da ridiscutere - spiega **Nino Cartosio della Fiom Cgil di Varese** -. La decisione di vendere **Ansaldo Breda** è uno di quelli da rivedere, in quanto i conti sono stati risanati e ci sono ordini per almeno tre anni. Poi non si capisce perché tutti i nostri competitori potenziano il settore trasporti, mentre noi dismettiamo. Così come è discutibile la decisione di Moretti di rivedere la **joint venture** con Airbus su Atr».

Altrettanta chiarezza viene chiesta sulla riorganizzazione complessiva del gruppo che trasformerebbe **Finmeccanica da holding finanziaria in un'unica industria** con più divisioni

al suo interno. «Ci chiediamo quali siano i perimetri delle singole divisioni produttive - continua Cartosio -. In una logica di maggior controllo possiamo immaginare che alcune delle funzioni delle singole aziende possano diventare aree orizzontali di tutte le divisioni del gruppo e in attesa della riorganizzazione di Finmeccanica si può ipotizzare che le attività di ingegneria, produzione, acquisti e post vendita siano messe sotto il controllo dell'amministratore delegato». Al momento però su tutti questi punti non ci sono certezze.

Un altro grande tema toccato da Moretti, destinato a far discutere, è l'**efficientamento della parte ingegneristica**. Attualmente nelle aziende di Finmeccanica per la progettazione e lo sviluppo si fa **molto ricorso alle risorse esterne**, scelta in netta contraddizione con la dichiarata volontà di sviluppare prodotti proprietari. L'esempio è **l'M345 delle frecce tricolori**, sviluppato per lo più da ingegneri esterni ad Alenia Aermacchi, tendenza confermata da **AgustaWestland** che ha comprato più **di un milione di ore da aziende esterne**. «E poiché Moretti parla di valorizzazione delle risorse interne - conclude Cartosio - ci chiediamo che cosa voglia dire e soprattutto che cosa viene internalizzato».

Come rivela una recente ricerca, il continuo ricorso a risorse esterne deprime quelle interne, non favorisce la **mobilità dei lavoratori** all'interno e genera nei dipendenti delle aziende di **Finmeccanica** un preoccupante sentimento di disillusione circa le prospettive future. «Dopo **4-5 anni**, molti di questi lavoratori cercano altri posti di lavoro e spesso li trovano in aziende concorrenti o in altre multinazionali dove vengono accolti a braccia aperte - spiega **Maurizio Polacchini**, rsu della Fiom-Cgil nello stabilimento di **Cascina Costa** -. Una perdita secca per il gruppo, considerato che in un'azienda come **AgustaWestland**, nei primi tre anni, per ogni lavoratore si fanno **800 ore di formazione**».

Nell'ambiente elicotteristico anche il lavoro operaio, e non solo quello ingegneristico, è ad alta professionalità, ma la strada che si sta percorrendo è quella del risparmio di ore da dedicare alla progettazione e allo sviluppo. «È risaputo che in questo settore - continua Polacchini - restringere i tempi di lavorazione interna non è sempre segno di efficienza, anzi, spesso è segno di scarsa qualità. Il nostro patrimonio è il capitale umano, ma se si continua ad esternalizzare buona parte dell'ingegneristica questo capitale verrà disperso. Se invece si assumesse personale, senza farlo scappare dopo pochi anni, ci sarebbe un incremento del patrimonio aziendale perché aumenterebbero conoscenze e competenze».

Le cose non sembrano andare meglio sul fronte di **Alenia Aermacchi**, come spiega **Giorgio La Rosa**, coordinatore della Fiom nello stabilimento di **Venegono Superiore**. «Non ci sono grandi novità rispetto a chi ha preceduto Moretti e anche da noi le contraddizioni sono molte. Se si dice che lo sviluppo di prodotti proprietari è strategico per Finmeccanica, ci devono spiegare perché l'attività ingegneristica su un nostro prodotto, come **l'M345 delle frecce tricolori**, è esternalizzata a una ditta napoletana. La logica che sorregge questa scelta non ha motivazioni strategiche, bensì di appartenenza a un vecchio sistema. Una cosa però è sicura: se quelle attività non rientrano in azienda, è difficile intravedere un futuro per Aermacchi perché il valore aggiunto sta in quella conoscenza che così viene persa per sempre. In questo momento i lavoratori si sentono sospesi come in un limbo e la prima uscita di Moretti non li ha certo rassicurati».