



FINCANTIERI: ANALISI DELLE PROSPETTIVE INDUSTRIALI E OCCUPAZIONALI, IN RELAZIONE ALLE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE AZIENDALI E DEI CANTIERI E PROPOSTE FIOM-CGIL

Sistema competitivo interno ed esterno

Il mercato della cantieristica navale a livello globale è da anni in crisi ed in profonda trasformazione con il cruise che cresce a ritmi impressionanti, i settori più tradizionali (Offshore, standard etc.) in crollo, mentre il militare e il nautico mostrano segnali importanti di ripresa. I grandi costruttori asiatici che avevano messo in grossa difficoltà i costruttori europei attraverso una politica di dumping sui costi e sostanziosi aiuti di stato, oggi pagano proprio la scelta di aver puntato sui settori attualmente in crisi. Il mercato mondiale ha infatti registrato nel 2016 una domanda delle Tslc complessive in calo del 73% ma con le navi da trasporto standard in riduzione dell'82%, (ed altri settori praticamente azzerati), mentre il settore crocieristico registra il record di ordinativi. Questo scenario ha sostanzialmente cambiato i rapporti di forza attuali nella cantieristica con la Cina che rimane primo produttore mondiale con una quota del 31% (in calo), l'Europa "incredibilmente" al secondo posto con una quota del 27% (in aumento del 21%), la Corea del Sud al 18% (-6%) ed il Giappone al 15% (-11%). Nel 2017 il trend è in linea con il 2016 ma con l'off shore in leggera ripresa.

Fincantieri quindi, avendo puntato sul cruise per affrontare la crisi generata dalle economie emergenti, è oggi una multinazionale leader in questo settore, con presenza in diversi continenti e cantieri in Europa, America del Nord e del Sud, Asia.

Nel mese di ottobre 2017 inoltre c'è stata inoltre la ufficializzazione dell'accordo tra Italia e Francia per "l'acquisizione" dei cantieri navali di Saint Nazaire (STX France), un accordo che lascia molte perplessità per come è stato raggiunto e, soprattutto, per le modalità di gestione della nuova società. Infatti la nuova architettura societaria fa nascere un colosso dai piedi di argilla poiché, l'evidente mancanza di fiducia dei francesi, ha determinato un accordo con una società al 50% tra Italia e Francia ma con un 1% francese che viene prestato alla Fincantieri per dodici anni. Quindi l'accordo consente all'Italia di avere il "controllo" "in prestito" dai francesi che hanno comunque il diritto di veto sulle nomine del presidente e dell'ad, il diritto di veto sulle politiche industriali e occupazionali (e la possibilità di riprendersi l'1%), è un accordo che presenta molte criticità (di gestione ma anche in riferimento alla capacità di attrarre investimenti). Inoltre entro il 2018 sapremo anche quale equilibrio si raggiungerà nel settore militare, con molti interrogativi sui suoi effetti e non solo sulle attività cantieristiche (ad esempio sulle produzioni di Leonardo, MBDA, etc.), visto che il governo francese farà entrare la DCNS, di cui Thales è azionista, nella nuova alleanza.

Su questo aspetto dobbiamo essere molto attenti nel verificare che tipo di alleanza si sta strutturando nel militare. Infatti accanto alle scelte dell'amministratore delegato, non va

dimenticato il ruolo strategico avuto dall'investimento pubblico, senza il quale oggi Fincantieri non sarebbe qui in queste condizioni. La Legge Navale infatti, con i grandi investimenti previsti e attuati, soprattutto in ambito militare, è l'elemento che ha consentito a Fincantieri di superare la crisi avendo una base solida di attività garantite e finanziate dallo Stato. La grandissima marginalità delle commesse militari, è stata la base sulla quale Fincantieri ha superato la crisi di carico produttivo e si è lanciata sul mercato del cruise, facendo sostanzialmente dumping nei confronti dei produttori più affermati.

Se guardiamo al bilancio aziendale infatti, le attività di shipbuilding (costruzione di navi) non sono divise tra militare e civile e la marginalità complessiva viaggia oggi ritorno al 6%. Questo più di ogni altra considerazione in merito ci dice chiaramente il ruolo svolto dal "sistema paese" nel sostenere il rilancio e le prospettive di Fincantieri ma soprattutto che, nell'ambito dell'alleanza con i francesi, dividere militare e civile in due società (qualora la trattativa dovesse portare a questo), può significare per la parte civile enormi difficoltà.

Il rischio in questo contesto è che si apra una fase ulteriormente critica per le attività italiane nel civile per effetto dell'abbassamento della marginalità, mentre sul militare, guarda caso il vero oggetto di interesse dei francesi, si vada verso risultati importanti.

Per questo riteniamo un errore l'approccio del Governo sulla trattativa con i francesi, troppo spazio alle due società e poco presidio dell'interesse nazionale in un settore strategico che è uscito dalla crisi attraverso gli investimenti pubblici (questo farebbe bene a ricordarlo anche l'amministratore delegato di Fincantieri che sembra muoversi in questo contesto con troppa autonomia, anche rispetto alle altre aziende coinvolte).

In questo contesto, i dati 2017 e le prospettive a venire, in ogni caso, mostrano ulteriori segnali di crescita nel cruise in virtù dell'aumento esponenziale di questa tipologia di turismo che porterà all'incremento del numero di navi in costruzione, di dimensioni sempre più grandi (già oggi anche l'allungamento delle navi attuali per aumentarne la capacità di alloggio delle persone è in forte aumento). Non dobbiamo però pensare che la situazione generale resterà immutata e che gli altri grandi costruttori staranno a guardare questa trasformazione del mercato che li ha messi in difficoltà, Corea del Sud e Giappone infatti hanno operato una profonda ristrutturazione mentre la Cina ha annunciato la volontà di arrivare al 40% circa del mercato globale (compresa la componentistica). Soprattutto la Cina e le sue enormi potenzialità sono stati uno dei fattori di critica di tutti i costruttori europei a Fincantieri, a partire proprio dai francesi e dai tedeschi, per la joint venture con China State Shipbuilding Corporation (CSSC) che prevede per la prima volta la costruzione di due navi da crociera in un cantiere cinese.

Quindi questa situazione favorevole sul mercato non deve ingannare, se l'Europa vuole mantenere questa posizione di vantaggio competitivo deve procedere ad una politica di alleanze e fusioni in grado di far crescere la dimensione delle proprie aziende. Per questo non abbiamo giudicato negativamente l'acquisizione di STX da parte di Fincantieri (ma le modalità dell'intesa si purtroppo), primo passo verso la creazione di un grande costruttore (enfaticamente ma neanche troppo veniva definita la Airbus dei mari), in grado di reggere la sfida che è oggi anche e soprattutto dimensionale. Questo processo che è necessario per la sopravvivenza del settore in Europa, comporta inevitabilmente un ragionamento sulle infrastrutture, l'impiantistica e la filiera industriale della nuova realtà che nascerà dall'alleanza con i francesi.

Per questo accanto al giudizio espresso per l'operazione di Fincantieri, che sarà più grande e più forte attraverso le alleanze, abbiamo sempre segnalato le criticità dovute all'arretratezza dei cantieri italiani che rischiano, se non opportunamente sostenuti, di rimanere schiacciati. Come avviene in tutte le grandi multinazionali infatti, nel realizzare le attività che si

acquisiscono al fine di massimizzare il profitto e ridurre i costi, la valutazione su dove e come produrre (una considerazione a parte va fatta sul settore militare), comprende tra i primissimi fattori il sito/cantiere in cui è possibile farlo a costi più bassi, qualità più alta e tempi più brevi.

E' evidente che, in un sistema di competizione siffatto, che guarda cioè prima all'interno dell'azienda e poi all'esterno nel rapporto con i competitors, il tema degli investimenti e delle infrastrutture, insieme al presidio fortissimo che deve avere l'azionista di controllo dell'azienda, è decisivo per garantire carichi adeguati e prospettive industriali e occupazionali ai lavoratori dei cantieri italiani.

L'entrata nel sistema di Fincantieri di un cantiere come quello di Saint Nazaire ad esempio, con un bacino lungo un chilometro con infrastrutture moderne e potenti e una grande versatilità considerato che può varare sia navi militari che civili e che può variare profondità per la costruzione di grandi navi da crociera, pone problemi di competitività a tutti i cantieri italiani.

Sappiamo infatti che è fondamentale per la ricerca della massima competitività la dimensione del bacino (lunghezza, larghezza, profondità e posizione), la potenza delle gru, gli spazi a terra e la capacità di movimentazione, le infrastrutture logistiche e la presenza di un indotto qualificato).

Importante in questo processo complessivo sottolineare che l'AD di Fincantieri ha annunciato nelle sue comunicazioni sul piano industriale che le aziende fornitrici dovranno aumentare la loro dimensione e capacità di offrire le loro attività a livello globale, così come necessario al sistema aziendale. La crescita dei fornitori e la loro internazionalizzazione sono sempre frutto di questo processo che vedrà l'azienda crescere ma anche allocare le proprie attività sulla base dei criteri già richiamati di competitività (forse ciò che ha impedito alla Cina finora di entrare nel mercato cruise è proprio l'assenza di un indotto qualificato che potrebbe nascere però proprio dall'investimento di Fincantieri in Cina, da qui nascono probabilmente le preoccupazioni degli altri costruttori europei sull'alleanza fatta da Fincantieri).

E' evidente che un indotto capace di fornire l'azienda in tutto il mondo, in assenza di grandi investimenti in Italia, rappresenta un ulteriore grosso passo avanti verso la possibile marginalizzazione dei cantieri posti sul territorio italiano e un trasferimento di competenze e professionalità verso paesi che oggi non sono in grado di competere nel settore cruise ma che domani (5/10 anni?), lo saranno.

Più l'azienda è costretta dal mercato a ridurre il costo della nave all'armatore, più il sistema interno cercherà di realizzare le condizioni migliori per produrla, cercando all'interno dell'organizzazione globale di Fincantieri il cantiere adatto e l'abbattimento dei costi. Questo si ribalta in primo luogo sull'organizzazione del lavoro e sulle condizioni dei lavoratori sia economiche che normative. L'azienda è in una fase di attività positiva con carichi assicurati su quasi tutti i cantieri e, in alcuni di essi, dichiara di essere coperta per i prossimi 10 anni. Se guardiamo bene ai dati della relazione semestrale di Fincantieri però il carico assicurato è di 5,8 anni. E' facile immaginare che con questa comunicazione di Fincantieri e con questi carichi medi (ma in realtà sappiamo invece che in alcuni cantieri il carico non va oltre i due anni o ancora non è definito), l'azienda sarà tutta impegnata a realizzare l'esistente, e cercherà di evitare di fare gli investimenti strutturali necessari, perché da un lato, se non ben gestiti, possono determinare rallentamenti nelle produzioni, dall'altro perché, in prospettiva, ha già annunciato in passato chiusure di cantiere, cambiamenti di attività ed esternalizzazione completa dello scafo.

Un'altra iniziativa che va guardata con attenzione è l'annunciato investimento di Fincantieri in Riparazioni Navali Genova. Questo significa che nel sistema aziendale entrerà, insieme alla nuova azienda, anche un ulteriore porto/bacino.

Quindi o siamo in grado di agire e determinare quanto necessario per garantire prospettive industriali e occupazionali per i lavoratori, oppure quando gli ordini si stabilizzeranno e si arriverà ad una fase di crescita meno imponente, si aprirà una nuova fase di ristrutturazione aziendale (che non significa crisi ma che l'azienda nella crescita si è organizzata per fare determinate attività in altri cantieri e con una visione globale), senza strumenti per difendere e valorizzare le attività italiane. Per questo è necessario agire a livello di sistema, coinvolgendo oltre l'azienda le istituzioni locali e nazionali (comuni, regioni, ministeri interessati e commissioni industria di Camera e Senato, Autorità Portuali e di Bacino), la politica locale e nazionale.

Il tutto ovviamente deve partire dal coinvolgimento dei lavoratori attraverso una relazione specifica e diretta con le assemblee, sia indiretta attraverso la comunicazione. Una volta creata consapevolezza e determinazione nel perseguire l'obiettivo, il coinvolgimento degli altri soggetti sarà una conseguenza.

La situazione in cui versano i cantieri in Italia è dettata dal fatto che l'azienda ha preferito scaricare la ricerca della marginalità tutta sul costo del lavoro e la riduzione degli investimenti. L'organizzazione produttiva è stata completamente decentrata ed ormai solo alcune parti della nave vengono fatte da personale Fincantieri. La maggior parte viene realizzata da aziende in appalto e sub-appalto, tutte di piccola o piccolissima dimensione, con lavoratori pagati male e in condizioni di sicurezza pessime.

Una parcellizzazione produttiva che vede in alcuni cantieri un rapporto 1 a 8 tra lavoratori Fincantieri e dell'appalto ed un numero di aziende/cooperative impressionante. Molte di queste vivono di sole commesse Fincantieri e sono soggette a continui fallimenti e o gravi problemi di liquidità con ripercussioni pesantissime sui lavoratori fatte di mancati stipendi e versamenti contributivi, paghe globali e al di sotto del CCNL di riferimento. Moltissimi sono stranieri che vivono in condizioni sociali durissime sul territorio, raramente si organizzano per rivendicare condizioni migliori per effetto di un insieme di cose che ne determinano il completo assoggettamento alle volontà dei capi azienda (aziende piccolissime, stipendi scollegati all'orario, diritti e norme sulla sicurezza sconosciuti, problemi di lingua, etc.).

Il contratto integrativo applicato oggi in Fincantieri, frutto di una trattativa partita con la disdetta di tutti gli accordi precedenti da parte dell'azienda, è l'epilogo di questa volontà di ridurre i costi a partire da quello del lavoro.

L'azienda sta portando avanti un piano industriale partito molti anni fa (che ha avuto accelerazioni e rallentamenti sulla base delle iniziative che siamo riusciti a costruire), che vede mano mano Fincantieri concentrarsi su progettazione e allestimento, mentre la realizzazione dello scafo sarebbe affidata tutta all'esterno. La condizione dei bacini e il continuo ridursi della popolazione operaia dei lavoratori, sono l'effetto più evidente di questo piano industriale: abbattere i costi, esternalizzare tutto quello che è possibile.

I lavoratori hanno subito questa trasformazione e gli effetti che ha prodotto (riduzione dei diritti, delle retribuzioni, delle condizioni di lavoro) e guardano oggi al sindacato in modo fortemente critico alcuni, con disillusione altri.

La nostra azione non può che partire da qui, cioè da come i lavoratori vivono l'azione ed il rapporto con il sindacato e con l'azienda.

Iniziativa Fiom

In questo contesto è evidente che ci sono margini di iniziativa sindacale enormi con i quali ci dobbiamo misurare. Accanto alla gestione ordinaria dell'attività (tutela individuale, organizzazione del lavoro, sicurezza etc.) fondamentale per noi, è necessario affiancare una vertenzialità generale in grado di guardare alle prospettive industriali e occupazionali, alle condizioni e alla qualità dei rapporti di lavoro, alla filiera industriale. La Fiom ha sempre agito guardando a tutti e due gli aspetti, gestione ordinaria e prospettive appunto, ma quanto accaduto negli anni passati con la disdetta di tutta la contrattazione (unita al tentativo di emarginare la FIOM e renderla residuale), ci ha costretto per due anni a gestire una vertenza molto delicata terminata con l'accordo e tutte le sue criticità.

E' chiaro però che passa da qui e cioè dalla nostra capacità di riprendere con forza una iniziativa di questo tipo, la possibilità di recuperare quel rapporto oggettivamente sfilacciato e oggi tutto incentrato su aspetti "personali" (credibilità e capacità a gestire l'ordinario della nostra rappresentanza) che però non può durare: o la FIOM è in grado di riprendere quel ruolo che ha sempre avuto e solo lei può avere, oppure alla fine passerà senza più un conflitto aperto con l'azienda il progetto iniziale di Fincantieri.

Gli aspetti industriali sono il primo punto da cui ripartire, il fatto che Fincantieri abbia oggi 5 o più anni di lavoro assicurato, paradossalmente rappresenta più un problema che un aiuto per quello che dobbiamo fare. Perché da un lato i lavoratori possono avere una percezione diversa dalla nostra, dall'altro l'immagine di forza dell'azienda e la necessità di soddisfare molte commesse possono dare ai soggetti coinvolti (istituzioni ai vari livelli) la sensazione che investimenti infrastrutturali in questo momento rappresentino più un problema che una soluzione.

Questa percezione che dobbiamo contrastare è il pericolo per cui se non si fanno gli investimenti durante la fase di crescita, nella fase di stabilità i cantieri potrebbero entrare in difficoltà.

C'è poi da considerare che i cinque anni di lavoro sono frutto di una media che vede alcuni cantieri al di sopra e altri molto al di sotto dei 5 anni, questo pone un problema di tenuta dei lavoratori e della rappresentanza, sulla capacità di agire insieme anche se su prospettive temporali diverse. Ciò che è chiaro e che a nostro giudizio obbliga tutti ad agire è che a prescindere da chi ha il problema immediato, la trasformazione di Fincantieri sarà un problema per tutti i siti. Il fatto che l'azienda citi nelle relazioni esterne (finanziarie, istituzionali etc.) alcuni cantieri come problematici, è il frutto di un piano che esplica i suoi effetti a partire da alcuni siti per realizzarsi completamente con effetti su tutti.

Quindi come FIOM dobbiamo essere capaci di rappresentare Fincantieri per quello che è e cioè una grande azienda che ha però problemi strutturali che debbono essere affrontati in modo diverso dal piano industriale che ha in mente l'AD Bono.

Quindi una proposta FIOM su come affrontare le sfide che il settore della cantieristica pone a Fincantieri, alternativa all'idea di Bono (destrutturazione della produzione, esternalizzazione dello scafo, possibile messa in discussione di cantieri etc.) e un approfondimento della percezione che hanno i lavoratori della condizione di lavoro, delle prospettive industriali e del rapporto che hanno oggi con il sindacato e la contrattazione. Quest'ultimo elemento ci consentirà di orientare al meglio la nostra iniziativa sia a livello generale che particolare.

I risultati delle due analisi saranno oggetto di un convegno/seminario pubblico dal quale lanciare la nostra iniziativa che dovrà tenere insieme gli aspetti industriali ma anche quelli relativi all'organizzazione del lavoro. E' chiaro infatti che il piano attuale di Fincantieri passa per azioni quotidiane dell'azienda che dobbiamo contrastare e che sono l'effetto, appunto, di un piano alternativo al nostro. I problemi organizzativi e gestionali che ricadono sui lavoratori

non sono frutto di una scarsa programmazione dell'azienda ma proprio dell'avanzata puntualità di un'idea di Fincantieri che vede esternalizzare sempre più attività e rapporti di lavoro.

Situazione dei cantieri italiani e investimenti necessari

Ancona

I primi lavori per il cantiere di Ancona risalgono al 1838, anno in cui si dà l'avvio ad una serie di interventi che muteranno fino alla versione attuale l'assetto dell'arsenale dorico. Oggi nel cantiere di Ancona si realizzano navi da crociera e traghetti e per renderlo effettivamente performante necessita di molti interventi. In particolare è necessario un allungamento del bacino (vista la lunghezza media delle navi da realizzare), intervento peraltro non troppo problematico considerata la predisposizione al momento della costruzione in origine.

Un altro intervento importante è l'allestimento e la messa in opera della seconda banchina già in essere all'interno dell'area Fincantieri (peraltro già utilizzata in passato), con relativa gru per servire tutta l'area per lavori di imbarco materiale e allestimento nave. Questa seconda banchina sarebbe già in sicurezza per la presenza di dighe frangiflutti già realizzate dall'Autorità Portuale.

Sempre per quanto riguarda l'infrastruttura, scarseggiano spazi per posizionare i blocchi che escono dalla prefabbricazione, con conseguente perdita di produttività e tempistiche di realizzazione più lunghe.

Assieme a questi interventi sono necessari un ammodernamento e potenziamento dei macchinari e la copertura della quinta e sesta marcia a difesa delle intemperie per garantire quindi una attività costante di produzione.

In ultimo ancora non sono stati realizzati mensa e spogliatoi nuovi, malgrado l'impegno già sottoscritto con l'autorità portuale e il comune (attualmente gli spogliatoi sono obsoleti e non più in grado di rispondere alle esigenze del cantiere).

Castellammare di Stabia

Il cantiere più antico per la fabbrica di navi fondato nel 1783 è la dimostrazione esatta di quanto, pur in presenza di una altissima professionalità e capacità dei lavoratori, gli aspetti infrastrutturali e degli investimenti aziendali giocano un ruolo decisivo. Oggi il cantiere ha ottime performance in termini di produttività, riconosciute in tutto il sistema Fincantieri e dagli stessi clienti, ma spesso viene citato dalla stessa azienda come cantiere problematico per la dislocazione e per l'assenza di spazi e infrastrutture.

Il cantiere ha strutture obsolete che determinano aggravii di costi e perdita di efficienza per i continui fermi di attività per interventi di manutenzione straordinaria ai macchinari quali gru, mezzi di trasporto, sollevamento etc. Gli ultimi investimenti utili sono stati effettuati nei primi anni 2000 (capannone attrezzato, blocchi scafo, linea automatizzata per i pannelli rinforzati).

Per la Fiom le misure previste nel protocollo d'intesa istituzionale firmato devono essere attuate, le risorse possono venire recuperate anche attraverso la Regione Campania e la programmazione sul territorio dei fondi europei 2014-2020. In particolare serve un nuovo bacino e/o un refitting dello scalo con il potenziamento della capacità di imbarco e l'aggiunta di due gru della portata di almeno 400/500 tonnellate (oggi 200), un ampliamento delle aree coperte e scoperte (ci sono oggi aree abbandonate quali ex AVIS, Corderia etc.).

Questi interventi consentirebbero un recupero immediato dell'efficienza creando le condizioni ideali sia economiche che di credibilità (insieme alla necessaria ricostituzione di un indotto in grado di completare la filiera industriale) per riprendere a realizzare navi complete. Il

complesso delle misure richieste per ridare competitività al cantiere, darebbe anche una spinta decisiva all'occupazione del territorio oggi fortemente penalizzata.

Marghera

Il cantiere di Marghera attualmente ha tre navi in lavorazione con carico di lavoro per i prossimi 4 anni e con la previsione di costruire navi fino a 140.000 tonnellate. Il cantiere è strutturato per la costruzione di 1 nave e mezza all'anno, su navi da 100.000 tonnellate.

La evidente discrepanza tra capacità produttiva e carico lavorativo genera gravi carenze organizzative che spesso vengono scaricate sui lavoratori diretti Fincantieri e sui lavoratori degli appalti. In un contesto come questo gli investimenti previsti sono rivolti in particolar modo alla esternalizzazione delle capacità produttive del cantiere e al ricorso sempre più massiccio del lavoro in appalto e dei cantieri affiliati. Già oggi la costruzione delle navi nel cantiere di Marghera è dato in appalto per oltre l'85%, questo anche perché le commesse sono state acquisite spesso sottocosto e lo sfruttamento degli appalti sempre meno qualificati e i ritmi di lavoro sempre più pesanti per tutti i lavoratori sono diventati lo strumento per abbassare il costo del lavoro e per la competitività.

La politica di terzizzazione delle attività viene continuamente implementata e infatti a quanto sopra si aggiunge la prospettiva che il cantiere di Vard avrà nel breve periodo un ruolo sempre più importante per la realizzazione delle nuove costruzioni: dall'assemblaggio di blocchi dello scafo, alla costruzione di tronconi sempre più grandi compresi di impianti e fino alle sezioni apparato motore completo.

In sintesi già oggi, ma ancor di più in prospettiva, la politica delle esternalizzazioni e dell'appalto svuota il cantiere di competenze proprie e know out. Infatti mentre la competitività dei cantieri europei concorrenti si rivolge agli investimenti produttivi, la competizione Fincantieri si basa sulla riduzione dei costi. Gli unici investimenti che sono stati fatti nei cantieri Italiani sono quelli dettati dalla necessità di adeguamento e messa a norma dei macchinari e degli impianti così come previsto dalle norme del D.lgs 81/08 e al ridisegno della viabilità. La strategia ha sicuramente pagato dal punto di vista delle acquisizioni di commesse, ma ha impoverito la capacità produttiva del cantiere, rendendolo anello debole sia alla competizione esterna che a quella interna rappresentata dai cantieri di Saint Nazare e Vard.

Per rimanere competitivi ora più che mai diventa fondamentale una politica di investimenti che sappia tenere assieme le opportunità date dalle convenienze sugli investimenti effettuati nell'area metropolitana di Venezia (recentemente ammessa alle speciali condizioni previste per le Aree di Crisi Complesse) e la necessità di non fermare il cantiere in una fase di carichi lavorativi così impegnativi. A nostro avviso non sono sufficienti a garantire la continuità nel lungo periodo del cantiere veneziano gli investimenti avviati e altri annunciati, quali :

- la sostituzione di un plasma a secco nella officina (già in fase di realizzazione).
- Una nuova linea di pannelli e un carro ponte a cavalletto che verrà posizionato al posto dell'attuale parco lamiera (che comporterà però l'eliminazione dell'impianto di sabbiatura e dello stesso parco lamiera, lo spazio così determinato verrà utilizzato solo per l'assemblaggio dei blocchi). Quindi le attività di costruzioni qualificate eseguite dal personale Fincantieri verranno sostituite da attività di assemblaggio eseguite dai lavoratori delle ditte terze, perdendo così ulteriori presidi specialisti.

A nostro avviso a fronte dei carichi lavorativi e delle dimensioni sempre maggiori delle navi da costruire, servono ulteriori investimenti per rendere il cantiere competitivo sull'organizzazione e sulla qualità. Si rendono necessari quindi interventi sulle infrastrutture,

sugli spazi, sul bacino, sulla capacità limitata di pescaggio e sulla potenzialità di sollevamento.

Attualmente in bacino, le gru da 400TON, che sono in continua manutenzione in quanto vetuste, dovrebbero essere sostituite e potenziate per aumentare la capacità di imbarco delle sezioni. Necessaria sarebbe la copertura totale del bacino come nel cantiere tedesco MEYER. Le gru in BANCHINA 1N sono obsolete ed inadeguate al lavoro da eseguire, così come le gru in BANCHINA 2N andrebbero potenziate e modificate in altezza, in previsione di navi di maggiore dimensione.

Andrebbe ampliata la PRF e la capacità dei carroponi così come andrebbero sostituiti e aumentati i robot di saldatura. Lo spazio tra l'area 8 e la zona degli ex scali andrebbe totalmente coperta e munita di carroponi con capacità di sollevamento adeguati.

Come detto gli investimenti potrebbero essere in parte supportati dalle opportunità previste per l'area Metropolitana di Venezia in tema di aiuto alle imprese. Infatti con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, la stessa è stata qualificata "area di crisi complessa" e quindi le aziende che proporranno progetti volti alla riconversione e riqualificazione industriale, potranno beneficiare delle condizioni di miglior favore previste dalla normativa stabilita dalla legge 181/89. Importante risulterebbe la acquisizione di ulteriori spazi, alcuni già ora disponibili (es. area ex Beltrame con 350 metri di banchina di fronte alla Fincantieri). Questo permetterebbe inoltre, visto il numero di addetti delle imprese in appalto, di garantire loro quei servizi indispensabili (locali mensa/spogliatoi) e i relativi parcheggi necessari.

Un investimento strategico è sicuramente rappresentato dal riappropriarsi di competenze e professionalità che via via sono andate perdute (e che non possono essere sostituite richiamando i pensionati) a causa della esternalizzazione delle attività proprie della costruzione delle navi. Infatti la dimensione degli appalti oltre a produrre gli effetti sopra descritti, ha generato una oramai diffusa perdita della conoscenza e del controllo del processo produttivo e impoverito le competenze. Quindi la reintroduzione di attività quali PRF e MTG e reparto tubi, non può essere considerato un costo ma anzi un investimento in qualità e conoscenza.

Gli interventi sopra descritti diventano necessari anche a fronte del dibattito pubblico veneziano che in particolare negli ultimi mesi ha messo al centro dell'attenzione interessi inconciliabili con la permanenza e lo sviluppo della zona industriale su cui insiste la Fincantieri. La giusta necessità di impedire la navigazione delle grandi navi da turismo nel Canal Grande è stata strumentalizzata da chi immagina l'approdo delle stesse a Porto Marghera. Questa scelta già assunta dal cosiddetto "Comitatone" (organo composto tra gli altri da Governo, Città Metropolitana e autorità Portuale) se realizzata, segnerebbe la fine del cantiere con la perdita di migliaia di posti di lavoro. A nostro giudizio la realizzazione di un nuovo approdo per quel tipo di navi e della logistica connessa (alberghi, viabilità, trasporti finalizzati al turismo) a meno di 500 metri dal cantiere, inevitabilmente produrrebbe quel risultato.

A quanto sopra si aggiunge l'intenzione di cambiare la destinazione d'uso dell'area adiacente alla Prima Zona Industriale così detta dei "PILI" (area di proprietà di una società del Sindaco di Venezia), trasformando anch'essa in zona residenziale e turistica.

In sintesi la prospettiva del cantiere di Marghera è condizionata da:

- carenze decennali di investimenti che hanno reso gli impianti oggi esistenti inadeguate/o obsoleti;
- carenze strutturali del cantiere e dei bacini oggi inadeguati ai carichi lavorativi e alle dimensioni delle navi richieste dal mercato;

- scelte organizzative che invece di valorizzare le competenze interne hanno impoverito il cantiere e aumentato l' appalto e la terziarizzazione, generando anche fenomeni di diffusa illegalità (paga globale ecc.);
- l'aumento della competitività interna al gruppo rappresentata dalle consociate Saint Nazare e Vard in particolare;
- un contesto territoriale che va nella direzione del superamento delle realtà industriali a favore delle attività turistiche e portuali.

Queste condizioni se non affrontate oggi, comporteranno inevitabilmente nel prossimo futuro il ridimensionamento del cantiere, per questo su questi temi è necessario aprire un confronto/vertenza con la Fincantieri e con il Governo.

Monfalcone

Con l'Acquisizione dei cantieri francesi di Saint Nazaire STX France, il panorama delle potenzialità che Fincantieri può mettere in campo come bacini di costruzione, aumentate in maniera vertiginosa, oltre ai bacini in Italia, Romania e in Brasile, anche i bacini francesi che sono due rispettivamente di 900 m. di lunghezza e 70 m. di larghezza, l'altro di 450 m. di lunghezza e 95 m. di larghezza, più attrezzati di quello esistente a Monfalcone. Il bacino di Monfalcone ha una lunghezza di 350 m. per una larghezza di 56 m., con una profondità di 11,3 m. (una marea media di profondità di 8,50 m.), misure che non possono soddisfare la domanda del mercato per la costruzione di navi più grandi. L'attuale bacino, costruito alla fine degli anni sessanta per la produzione delle superpetroliere, è insufficiente per rispondere al continuo aumento volumetrico e di tonnellaggio delle navi richieste dal mercato. Un aumento che richiede degli investimenti nel sito di Monfalcone in termini infrastrutturali e anche di risorse umane, attraverso il recupero di alcune professionalità e il rafforzamento di mestieri nel settore navale (oggi persi o insufficienti).

L'acquisizione dei cantieri STX France di Saint Nazaire, va in questa direzione, soddisfare le richieste di navi sempre più grandi che il mercato richiede. Ma la sua acquisizione, in assenza di investimenti, penalizzerebbe il sito di Monfalcone, cantiere con totale vocazione al crocieristico.

E' necessario quindi il potenziamento dell'attuale bacino fisso o galleggiante e la sua ubicazione potrebbe trovare posto nell'attuale area denominata ex scalo. Il potenziamento del bacino deve essere accompagnato anche da una escavazione del fondale, in quanto oggi l'altezza media consentita di marea media è insufficiente per la costruzione di navi più grandi. Inoltre vanno potenziate le portate delle GRU a cavalletto che oggi hanno una portata di 400 tonnellate (in coppia possono alzare circa il doppio), portata che non è sufficiente per posizionare sezioni già complete di allestimento.

Muggiano

Dopo gli anni della crisi e della conseguente Cassa Integrazione oggi è possibile traguardare l'inizio delle attività produttive che determineranno per i prossimi anni carichi di lavoro assolutamente importanti per il Cantiere Integrato Muggiano – Riva Trigoso.

Il rischio di questa fase è costituito dalle difficoltà derivanti dalla gestione di tale carico di commesse, costituito principalmente nel rinnovo della flotta militare italiana (Legge Navale) e nella commessa di complessive 7 imbarcazioni per la marina militare del Qatar. La gestione del carico di lavoro, infatti, rischia di disperdersi nella scarsa propensione attuale di Fincantieri alla piena gestione della organizzazione del lavoro, sia perché ci troviamo di fronte a carichi che non si vedevano da decenni, sia perché nei lunghi anni di gestione della

crisi Fincantieri ha perso molte professionalità a causa di tutte le iniziative prese per diminuire il numero totale degli addetti, rimanendo per diversi anni legata unicamente alla gestione di carichi insufficienti per la saturazione completa dei siti. Inoltre gli investimenti necessari e sempre rinviati hanno determinato un impoverimento strutturale che oggi Fincantieri deve assolutamente affrontare per gestire le complesse attività dei prossimi anni.

La crisi del settore della cantieristica militare e civile accompagnata dalla politica aziendale dei pre-pensionamenti senza turnover, con considerevole perdita di know how ed esperienza professionale, ha determinato nel Cantiere del Muggiano un dimezzamento delle maestranze a tutti i livelli, passando dalle oltre 900 unità alle 540 attuali. È evidente che non si può prescindere da una campagna di formazione e di assunzioni dirette atte quantomeno a reintegrare il numero di organico riportandolo ai livelli funzionali che erano quelli precedenti la crisi.

Oltre agli investimenti in risorse umane il Muggiano necessita urgentemente anche di investimenti in infrastrutture spesso insufficienti od obsolete a tal punto da rallentare la produzione. E' necessario, rispetto a quest'ultimo punto, considerare che per spazi e installazioni il Cantiere del Muggiano è in grado di accogliere carichi di lavoro assolutamente superiori a quelli attuali e di poter fare fronte alle esigenze produttive determinate dai carichi di lavoro della Legge Navale, ma per migliorare le economie, l'efficienza e la produttività vanno assolutamente gestiti investimenti significativi in tutte le aree del cantiere.

In particolare si segnala l'impellente necessità di espandere la darsena del cantiere allo scopo di aumentarne la capacità di ormeggio. Sono poi assolutamente necessari investimenti sui mezzi di sollevamento le cui portate sono oggi, a nostro avviso, inferiori alle necessità sia attuali ma soprattutto future.

Particolare attenzione va poi dedicata al bacino galleggiante senza il quale il cantiere integrato perde la capacità di poter varare le navi. Tale bacino, realizzato oramai più di 40 anni fa è appartenente non a Fincantieri ma ad un ente esterno partecipato dalla Provincia ed "in prestito" al cantiere, necessita di continue riparazioni e aggiornamenti.

Soprattutto è necessario che la ventilata alienazione del bacino da parte dell'ente esterno non pregiudichi la sua utilizzabilità da parte del Cantiere Muggiano! Questo nella pratica significa la necessità che tale bacino debba rimanere di proprietà di soggetti della provincia e non possa essere posto in vendita a terzi (le considerazioni qui riportate, così come per il cantiere di Riva Trigoso, dovranno ovviamente essere attualizzate alla luce degli eventuali effetti dell'accordo tra il governo francese e quello italiano sull'alleanza nel settore militare).

Palermo

Il cantiere ha un grande potenziale considerata anche l'ampiezza di un bacino da 400 mila tonnellate e la profondità dei fondali che superano i 15 metri che consente l'attracco di qualsiasi natante. Il problema del cantiere sono i mancati investimenti che nel corso negli anni hanno determinato pesanti carenze, sia nell'infrastruttura sia nell'impiantistica. Di conseguenza ad oggi si rendono necessarie ingenti risorse per riportare il cantiere ad operare in condizioni capaci di garantire produzione di qualità e migliori condizioni di lavoro.

In particolare, la situazione attuale dello stabilimento presenta carenze in tutte le officine, come:

Officina Navale – assenza di pantografo a causa dell'alienazione senza sostituzione di quello precedentemente in uso; plasma a due vasche obsoleto (più di 20 anni d'uso) funzionante al 50%; unici mezzi di trasporto speciali (due cometti e una forchetta laterale) non funzionanti; macchinari con oltre 50 anni di uso (pressa e smith) costantemente in manutenzione; catena

linea pannelli, operativa dal '98, costantemente in riparazione a causa della fine del suo ciclo produttivo.

Officina PRF – necessità di intervento sulla struttura a causa dello stato dei tetti con conseguenti pesanti infiltrazioni d'acqua nell'officina e sui macchinari; carenza degli utensili (saldatrici, miniporter, guaine, ossitaglio, paranchi, martinetti, cannelli), carenza di piccoli utensili di uso comune.

Officina Meccanica – necessità di interventi strutturali (tetti, pavimenti, pareti), necessità di ripristino dei torni alienati e non sostituiti.

Officina Tubisti – necessità di sostituzione della sega a nastro e della piegatubi obsolete e costantemente in manutenzione a causa degli oltre 50 anni d'uso.

Reparto Assistenza – stato e capacità di carico delle gru non adeguato alla produzione (gru risalenti agli anni '70 con capacità di carico superiore alle 60 tonnellate; gru risalenti al '98 e provenienti dal cantiere di Marghera con capacità di carico non superiore alle 200 tonnellate); obsolescenza dei due cometti, delle tre forche e dei due zephir (tutti con più di 30 anni d'uso).

FAM – mancanza di generatrici e attrezzi di lavoro.

Per quanto riguarda gli investimenti anche a carattere pubblico, la situazione risulta essere arenata sia per quanto riguarda i bacini galleggianti (52 mila e 19 mila tonnellate) di proprietà della Regione Siciliana, sia per quanto riguarda il bacino in muratura (150 mila tonnellate) il cui mancato completamento dei finanziamenti da parte del Ministero delle Infrastrutture sta vanificando l'investimento fatto di bonifica e consolidamento operato dall'Autorità portuale di Palermo, per l'importo di 25 milioni di euro. Unico bacino funzionante (400 mila tonnellate) necessita di manutenzione straordinaria per lavori sia sul portellone di chiusura, sia sulle pompe di svuotamento.

Infine, il cantiere oggi opera solo sui tronconi di nave che vengono lavorati per gli altri cantieri, i cui tempi e modi di realizzazione vengono definiti altrove. Questo determina, insieme alle problematiche sugli impianti, grosse difficoltà di marginalità con pesanti ricadute sulla produttività del cantiere stesso che deve, invece, tornare ad essere un costruttore di navi nella loro interezza. Per farlo occorre anche investire sulle risorse umane (ad oggi ridotte a sole 449 unità) e su un processo teso a ricreare, anche nell'indotto, quelle professionalità non utilizzate negli anni che sono necessarie per consentire di operare sull'intero ciclo produttivo della costruzione di navi direttamente nel cantiere di Palermo.

Riva Trigoso

Il cantiere di Riva Trigoso con la tradizionale sinergia tra la meccanica e la navale ha grandi capacità produttive; i prossimi anni i carichi di lavoro saranno notevoli, forse i maggiori finora registrati. A fronte di questo la politica di Fincantieri negli ultimi anni non è stata lungimirante, ha perso sempre più addetti, passando dalle oltre 1000 unità dei tempi della Cavour alle 650 attuali (740 con la direzione meccanica che prima non c'era), e praticamente tutti negli operai (350). Questo ha determinato una perdita di know how ed esperienza professionale. La politica attuale è quella di rivolgersi sempre più alle ditte di appalto, anche in settori come la progettazione, trasformando il personale diretto in gestori delle attività. E' necessario riuscire a cambiare questa politica, investendo in una campagna di formazione finalizzata all'assunzione di personale diretto (operai ed impiegati) che riporti i numeri dell'organico a quelli antecedenti alla crisi.

Oltre all'investimento prioritario in risorse umane il Cantiere di Riva necessita anche di potenziamento nelle infrastrutture: L'officina Navale ha bisogno della sostituzione in Pannelline della one-side, nuova stazione rifilatura pannelli portale con cannello, aumento

dell'area di utilizzo del robotino sub-assiemi, una posaprofilo nuova con un sistema di caricamento automatico dei profili e di una sagomatrici per i bulbi.

E' necessaria inoltre la sostituzione dei mezzi di sollevamento (gru a braccio) che risalgono agli anni 60/70, anche per la continua manutenzione a cui devono essere sottoposti e ai blocchi delle attività conseguenti.

Anche la copertura della zona nuovo scalo migliorerebbe notevolmente le condizioni di lavoro in tutte le condizioni climatiche.

Sestri Ponente

Sugli aspetti infrastrutturali, due sono i nodi da sciogliere: il "ribaltamento a mare", opera prevista fin dal 2009 e poi inserita e finanziata dal governo dal 2011 ma visto il lunghissimo iter burocratico di autorizzazioni (VAS/VIA, Consiglio superiore Lavori pubblici, ecc ecc) ad oggi l'opera non è ancora avviata. L'opera è altamente strategica per dare al cantiere quegli spazi e quella necessaria capacità operativa per garantire la competitività del cantiere nel sistema aziendale. Il secondo riguarda l'aumento degli spazi per la produzione a terra, l'interesse manifestato in passato da parte di Fincantieri per le aree Ex Piaggio, sembra sia venuto meno (alcuni organi di stampa riportavano notizie in tal senso), se fosse vero sarebbe molto grave perché sarebbe anch'esso un intervento strategico al fine di recuperare spazi per migliorare l'organizzazione produttiva.

Il ritorno a costruzioni >100000 tons deve essere inoltre accompagnato da una risistemazione del cantiere sia dal punto di vista dell'impiantistica che dell'intera organizzazione ed infine da un adeguamento del numero di personale in tutte le aree professionali.

In quest'ottica qualcosa si è mosso, ma restano, e in prospettiva si amplificheranno, le problematiche.

Nello specifico:

- Sul fronte spazi, problematiche per parcheggi, spogliatoi, adeguamento servizi igienici;
- Sul fronte personale il cantiere necessita di ritornare su numeri adeguati.

Riparazioni Navali Genova

La scelta di rientrare nel settore operata da Fincantieri deve essere inserita in un contesto di piano industriale che dia visibilità a tutti i siti che operano in questo campo, aumentando le potenzialità di intervento per tutta l'azienda. Inoltre deve essere seguita da un adeguamento della struttura. Attualmente è presente solo una squadra di 5/6 impiegati, per questo riteniamo fondamentale rafforzare il polo attraverso una maggior presenza di impiegati e operai anche attraverso nuove assunzioni.

Sede DMM Genova

Per quanto riguarda la sede di via Cipro è importante sottolineare che, vista la discussione in atto con il Governo Francese per l'alleanza sul militare, qualsiasi considerazione va vista in relazione all'esito di questo confronto. Per la FIOM CGIL è per questo necessario presidiare fortemente questa sede che potrebbe, se non ben rafforzata, perdere attività a favore dei francesi.

Per questo oltre all'attenzione del Governo italiano nella trattativa è necessario che Fincantieri proceda con investimenti mirati anche in questa sede.

Assunzioni

Fincantieri per anni ha assunto persone con profili professionali più gestionali, è necessario accanto a queste figure riprendere ad inserire profili più marcatamente tecnici e specialistici al fine di non perdere attività e investimenti e limitare il massiccio ricorso al subappalto. L'impostazione tenuta finora da Fincantieri, a nostro giudizio, rischia di indebolire nel suo complesso la Sede di Via Cipro che ha, nella progettazione, il suo punto vitale.

C'è stato qualche positivo passo in avanti riguardo alle assunzioni di personale NON laureato, attualmente però permane negli uffici tecnici dell'ingegneria, un nucleo ristretto e sottodimensionato di tecnici diplomati.

Investimenti

Importante procedere con maggiore celerità al completamento dei test sul nuovo software (anche per il disegno a Cad) che dovrebbe integrare una serie di programmi attualmente utilizzati soprattutto in progettazione. Questo nuovo sistema integrato (progetto ISDM) racchiuderebbe tutte le attività della commessa, dalla progettazione fino alla costruzione.

Inquadramenti

Spesso in ruoli non tecnici impiegati diplomati e impiegati laureati svolgono la stessa mansione con gli stessi risultati ma con trattamenti economici diversi. Altrettanto spesso non è la meritocrazia la discriminante sui percorsi di carriera ma il titolo di studio, cosa che in ruoli non prettamente tecnici potrebbe essere discutibile.

Trieste

La sede di Trieste, nello specifico quella di Palazzo della Marineria, impiega circa 650 lavoratori suddivisi principalmente nei Settori Acquisti, Studio Tecnico di Progettazione, Studio Tecnico di fattibilità nuove commesse, Project Management Team, Settore Informatico e Direzioni Navali. Ognuno di questi Settori presenta delle problematiche specifiche.

L'Ufficio Tecnico soffre di un'eccessiva burocratizzazione dei processi di controllo che sottraggono tempo alla progettazione. Le navi sono sempre più grandi, tecnologicamente più complesse, le normative impongono l'invio di sempre più documentazione ai Registri Navali, ma gli organici sono simili a quelli di dieci, venti anni fa. Con la contrazione dei tempi dettata dal Mercato, che aumenta con il ricorso alla realizzazione di tronconi (parti di nave) in contemporanea in cantieri diversi, ha portato all'esternalizzazione molte attività. La dinamicità necessaria in un ambiente tecnico, presente nella Fincantieri dei decenni precedenti, ricca di capacità e professionalità personali, dove ognuno lavorava "al bene della nave", è stata minata da un clima lavorativo punitivo e tendente a far sentire le persone inadeguate (nonostante le loro professionalità), provocando alla lunga chiusura e diffidenza (altro che iniziative di valorizzazione personale e di miglioramento dell'ambiente lavorativo quali Fincantieri for the Future). Per gestire nel migliore dei modi i nuovi Armatori, sono stati costituiti dei Team specifici, Studio di Progettazione incluso, che hanno sottratto ulteriori risorse umane al restante Ufficio Tecnico.

All'organico, già sovraimpegnato, viene richiesto anche di testare nuovi software di progettazione, che potranno dimostrarsi utili nel futuro, ma che assorbono molte energie nell'immediato.

L'Ufficio Acquisti, che si occupa degli ordini di materiali ed impianti, è caratterizzato da una condizione cronica di sottorganico che espone la struttura ad un carico sostanzioso, dove il rispetto dei tempi è conseguente al senso di responsabilità dei lavoratori.

Da anni viene ipotizzato un calo dei volumi di lavoro per effetto delle costruzioni ripetute, producendo nei fatti un effetto esattamente inverso che sta mettendo sotto stress il Settore.

L'attività è anche condizionata spesso da adozioni differenziate di quelle che vengono definite le " Best Pratic's" Aziendali (procedure applicate agli ordini). Cioè in regime di stress le procedure aziendali, che si applicano alla formulazione degli ordini, non risultano essere applicate in modo omogeneo. Il ruolo dei buyer con il tempo sta assumendo sempre di più la figura di "tramite" tra fornitore e altri enti aziendali, a partire dalla liquidazione delle fatture. Ciò succede sostanzialmente perché l'acquirente è il primo riferimento per il fornitore.

In questo quadro la gestione emergenziale sta diventando prassi lavorativa, distogliendo le persone dall'attività di analisi di mercato e dei tempi necessari alla costruzione ottimale delle gare, ed in genere dalle attività proprie dell'attività di acquisto.

La maggior parte del valore nave passa attraverso questa struttura che dovrebbe essere stabilizzata e affinata esclusivamente alle attività negoziali che rappresentano uno degli asset strategici dell'Azienda, e supportata da un'implementazione formativa di carattere tecnico.

Il Settore Informatico ha subito recentemente una rivisitazione che, da quanto riferito, segue lo schema adottato da altre Aziende. Il Settore è stato diviso in una moltitudine di "scatoline" con appena qualche risorsa in organico, sono stati creati gruppi che progettano i software che poi vengono passati ad altri gruppi per esser mantenuti. Emerge da subito che la diversità di obiettivi potrà creare degli attriti interni, e che l'attuale numero di risorse impiegate, sembra insufficiente a soddisfare tale organizzazione.

Comune invece a tutti i Settori, è la pressione psicologica a lavorare ben oltre l'orario di lavoro contrattuale, usando come metro di misurazione delle capacità più il cronometro che la professionalità dimostrata. La maggior parte delle lavoratrici e lavoratori, è inquadrata in livelli che sono considerati direttivi, quindi privi del riconoscimento degli straordinari. Questo è sbagliato sotto diversi aspetti ed in particolare perché non viene riconosciuto ai lavoratori il maggiore orario svolto e perché queste ore sono invisibili al sistema di consuntivazione Aziendale.

CONTROLLATE

Isotta Fraschini

L'azienda costruttrice di motori Isotta Fraschini Motori, continua il suo periodo d'incertezza legato alla mancanza di un nuovo prodotto (indispensabile per rimanere competitivi in un mercato sempre più globalizzato), oltre che di un piano industriale che chiarisca, soprattutto alla potenziale clientela, come Isotta Fraschini intenda affrontare gli anni futuri. Per ciò che concerne il nuovo prodotto, ovvero un nuovo motore più prestazionale ed affidabile, sono indispensabili investimenti nella ricerca e sviluppo e nell'ammodernamento dello stabilimento e delle sue linee di produzione.

Manca ad oggi una chiara strategia aziendale su come porsi in un mercato altamente competitivo e sempre più esigente. Nello specifico le scelte fatte in questi anni appaiono contraddittorie poiché non chiariscono quale sia effettivamente il target di clientela al quale Isotta Fraschini ambisce; ovvero, un rafforzamento delle relazioni e degli affari con il settore militare e/o guadagnarsi una fetta di mercato nel settore industriale. Perseguire entrambi gli obiettivi, senza investimenti importanti anche sul personale, potrebbe risultare velleitario con un organico ridotto ormai a poco più di 130 dipendenti e con macchinari e linee di produzione tecnologicamente arretrate.

Investimenti Isotta

Il mercato della motoristica in considerazione della velocità di cambiamento e delle richieste di miglioramento circa i livelli di emissioni e il rapporto peso / potenze, richiede un

immediato investimento nella progettazione e creazione di un nuovo modello di motore che soddisfi le molteplici richieste degli attuali clienti militari e civili, e sia utile per ritornare su vecchi mercati (ambito terrestre) in cui l'Isotta Fraschini Motori era presente fino agli anni 2000. Quest'ultimo mercato sta rivelando ottime possibilità di commercializzazione del nostro prodotto, l'unico impedimento è il costo del motore che può essere notevolmente ridotto senza un eccessivo investimento monetario, attraverso una rivisitazione sia progettuale che di fornitura (Ovviamente quest'azione doveva essere una soluzione tampone fino alla creazione del nuovo motore).

Nella sfera della progettazione di un nuovo modello, è fondamentale adottare, come mostrato in alcuni progetti dalla Fincantieri stessa, innovazioni sensibili alla salvaguardia dell'ambiente, prevedendo per il nuovo prodotto la tradizionale alimentazione Diesel, nonché l'utilizzo di combustibili alternativi (metano o idrogeno). In uno scenario di incremento della produzione, sarà necessario infine attivare investimenti di ammodernamento di impianti, postazioni di lavaggio, macchine utensili, sale prove, linee di montaggio.

Progetto scuola/Lavoro/Formazione

Lo scandalo dei lavoratori pensionati e poi riassunti in Fincantieri, dimostra quanto grave sia la scarsa capacità di Fincantieri di programmare il futuro in un'ottica di azienda pubblica (con applicazione pratica delle politiche pubbliche sulle emergenze del Paese come la disoccupazione giovanile) e soprattutto l'idea che in prospettiva alcune attività saranno fatte da aziende esterne, per cui ritiene inutile assumere direttamente lavoratori che poi deve ricollocare.

Per contrastare questa idea industriale e soprattutto far rientrare Fincantieri in quanto azienda pubblica in un contesto di politica industriale, dobbiamo aggredire questa criticità che molte polemiche determina tra lavoratori. Per farlo dobbiamo sviluppare un piano con l'azienda, le OO.SS., gli istituti secondari e le università che, partendo dalle professionalità individuate come necessarie nei prossimi anni, metta in collegamento organico gli studenti e l'azienda nella prospettiva concreta di un piano di assunzioni pluriennale che sia corrispondente ai grossi carichi annunciati nei cantieri e che tenda a reintegrare il numero del personale interno fortemente ridotto nella precedente ristrutturazione determinata dalla crisi del 2009. La cosa non è semplice ma è meno complicata di quanto sembri, ci sono infatti già alcuni accordi in grandi aziende che stanno funzionando e che possiamo prendere come base/modello per costruirne uno specifico di Fincantieri. Il problema è di volontà di Fincantieri di aprirsi ad un modello più trasparente e meno funzionale ad interessi particolari della stessa azienda ma questo a maggior ragione deve diventare un punto di azione da parte nostra. Significa mettere in discussione il piano industriale, collegare fortemente il territorio e le opportunità di lavoro, rendere centrali le istituzioni scolastiche nel percorso formativo e di prospettiva per gli studenti, agire attraverso la contrattazione sui bisogni concreti dei lavoratori attuali e di quelli futuri. Oggi spesso gli studenti non conoscono il sindacato, non sanno a cosa serve e cosa fa, perciò lavorare su questo fronte è strategico per interloquire da subito con le nuove generazioni di lavoratori.

Progetto evoluzione professionale dell'età

In alcune aree professionali ci sono carichi e condizioni di lavoro durissime e impossibili da sostenere per anni, il problema è stato ingigantito dalle riforme pensionistiche degli ultimi anni che hanno portato l'età pensionabile a 67 anni. Già oggi molti lavoratori hanno subito danni più o meno gravi e non sono più nella condizione di svolgere alcune attività ed il problema, proprio in virtù dell'aumento dell'età in azienda, diverrà sempre più grande.

Come sindacato dobbiamo porci il problema e non lasciare che sia l'azienda, prima o poi, ad affrontarlo. Dobbiamo quindi prevedere nell'arco della vita lavorativa di una persona la possibilità, in alcune aree addirittura la necessità, di cambiare mansione in relazione allo sviluppo professionale e dell'avanzare dell'età. Prevedere cioè degli step su cui nel corso del tempo attraverso percorsi di formazione e di affiancamento un lavoratore possa costruire l'opportunità di cambiare attività andando a diminuire la componente fisica del suo lavoro, all'aumento dell'età anagrafica. La cosa è assolutamente alla nostra portata ed è di grandissimo valore. Oggi in qualche modo avviene già ma in un contesto opaco gestito dall'azienda con logiche che conosciamo e che spesso premiano l'allontanamento dal sindacato o che comunque non centrano nulla con gli aspetti professionali dei lavoratori. Rompere o scardinare questa logica attraverso un progetto chiaro e sostenibile nel tempo è un'opportunità ulteriore per la rappresentanza collettiva e per la contrattazione, un valore che sicuramente i lavoratori riconoscono.

Gli strumenti normativi sono molteplici sia di legge che di contratto e vanno sfruttati per questo. In breve un lavoratore che entra in azienda deve poter vedere già all'inizio della sua attività un percorso evolutivo professionale che stabilisce, all'aumentare dell'età, che il suo impegno cambi la proporzione tra attività fisica (all'inizio più alta) e attività intellettuale e/o di coordinamento (alla fine più alta).

In tale direzione va la necessità di re-internalizzare la gestione di attività e servizi interni, che per loro caratteristiche richiedono un elevato livello di professionalità e di "fidelizzazione" ma una minore attività fisica. Ad esempio controllo interno (guardiani), guardia ai fuochi (pompieri) copisteria ecc. Tutte attività fortemente, se non completamente, esternalizzate negli ultimi anni.

Welfare e contrattazione

Malgrado le nostre perplessità e criticità sullo strumento, attraverso l'introduzione di una normativa specifica di favore da parte dei vari governi che si sono succeduti, il welfare è oggi una realtà che l'azienda può introdurre con o senza la contrattazione aziendale (in Fincantieri l'accordo è frutto di una vertenza specifica ed ha condizioni leggermente diverse ma comunque il contesto in cui è nata la decisione aziendale è lo stesso). Quindi dobbiamo lavorare sulle criticità esistenti e affrontarle cercando di far prevalere la nostra visione dello strumento, quell'idea di servizio pubblico e/o di interesse collettivo che abbiamo discusso in tutti questi mesi negli organismi dirigenti della Fiom.

Dobbiamo superare quindi la gestione tutta aziendale introdotta attraverso il portale da parte dell'azienda e andare a contrattare prestazioni e costi, facendo diventare un'opportunità, quello che oggi è considerato un problema.

Non solo oggi noi cerchiamo di affrontare solo le criticità mano a mano che i lavoratori ce le segnalano (con alterne fortune!) ma siamo considerati dai lavoratori i gestori del welfare, con tutte le conseguenze del caso. Siamo cioè in una situazione in cui abbiamo fatto l'accordo su questo ma non abbiamo nessun ruolo nelle iniziative di welfare che vengono prese ed attuate dall'azienda attraverso il portale. Dobbiamo quindi uscire da questa contraddizione esercitando il ruolo che i lavoratori, una volta fatto l'accordo e viste le condizioni di contesto su richiamate, si aspettano da noi. E' necessario, proprio perché la Fiom si riappropri anche di questo ruolo, ribadire la centralità della contrattazione salariale e costruire i presupposti per una nuova stagione di aumenti economici a partire dal prossimo rinnovo integrativo. La congiuntura positiva di un portafoglio ordini con pochi precedenti e una ripresa economica che, seppur timidamente, si affaccia anche in Italia (e comunque si consolida in Europa) offre una opportunità che è necessario cogliere attrezzandosi per tempo.

Appalti/Sub Appalti

Questo è un tema centrale per noi e parte importante di quel piano industriale dell'azienda che cerchiamo di contrastare da anni, purtroppo con scarso successo. L'integrativo firmato su questo punto da delle opportunità che però dobbiamo esercitare e costruire almeno per quanto riguarda i sub-appalti, mentre dobbiamo sviluppare ulteriormente la nostra iniziativa per gli appalti in generale e le esternalizzazioni, che sono integralmente nel processo di trasformazione di Fincantieri.

L'iniziativa della Fiom deve ripartire dalle condizioni di lavoro dei lavoratori degli appalti, dagli evidenti casi di illegalità e sfruttamento sempre più numerosi e che i protocolli che si sono succeduti non hanno scalfito, dalla rappresentanza negata a questi lavoratori, (che a Marghera hanno raggiunto nelle fasi di maggior lavoro punte di oltre 4000 unità). La politica della Fincantieri negli anni è stata quella di aumentare la propria competitività attraverso la riduzione dei costi sull'appalto e quindi sui lavoratori dell'appalto. In altri termini dentro il cantiere navale si è costituito un ulteriore cantiere senza sindacato e senza diritti, che se fino a qualche anno fa era parallelo, ora sempre più sta sostituendo il cantiere originario, secondo la logica che vede il lavoro cattivo scacciare il lavoro buono. Infatti sempre più lavoratori delle ditte si rivolgono alla Fiom per farsi assistere e le richieste più numerose sono: mancato pagamento delle retribuzioni, differenze tra ore retribuite che sono sempre al di sotto di quelle lavorate (di norma lavorano 220-250 ore e ne vengono retribuite in misura molto inferiore), l'assenza del contratto di lavoro, trattenute in busta paga mascherate da acconti mai percepiti, chiusura e riapertura di società e/ o cambio appalti al fine di ridurre occupazione e salario. Nel 2016 molte vertenze metalmeccaniche fatte dall'ufficio legale della CGIL riguardavano lavoratori degli appalti Fincantieri. A questa importante attività sindacale però non corrisponde un adeguato grado di rappresentanza di quei lavoratori, il ricatto e il timore di ritorsioni impedisce di fatto la loro organizzazione in sindacato.

Oggi il rapporto tra lavoratori in appalto e lavoratori Fincantieri è di 4-1 in termine di valore assoluto (mentre nei cantieri coreani il rapporto è a 2 a 1) ma se facciamo il rapporto tra lavoratori in produzione scopriremo che il rapporto diventa 10 a 1. Questo sta comportando un vera e propria mutazione del cantiere nella composizione dei lavoratori, che già sta avendo conseguenze importanti anche dal punto di vista sindacale e della rappresentanza, diventa inoltre evidente la volontà di trasformare una azienda strategica per il paese, da attività industriale a società prevalentemente commerciale.

Per la Fiom è fondamentale arrivare a organizzare e rappresentare fortemente i lavoratori di queste attività, ormai divenute parte fondamentale del ciclo produttivo.

Sicurezza sul lavoro

L'ultimo rinnovo contrattuale ha introdotto importanti novità rispetto alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, novità che aprono nuove opportunità e possono contribuire a valorizzare il ruolo della rappresentanza nei luoghi di lavoro.

Fincantieri rimane un gruppo industriale dove l'incidenza è la gravità degli infortuni resta elevato. Tale fatto deriva certamente dalla natura stessa di azienda cantieristica ma è anche e soprattutto il prodotto di scelte industriali fatte in passato rispetto al tipo di modello organizzativo, modello fortemente incentrato sull'appalto in una logica di abbattimento del costo del lavoro che conseguentemente ha prodotto un inesorabile impoverimento della professionalità delle maestranze nonché una progressiva riduzione dei diritti dei lavoratori.

E' evidente quindi che per la Fiom il sistema della sicurezza è un punto fondamentale dell'azione anche contrattuale. In riferimento agli investimenti e alla politica industriale adottata dall'azienda infatti, è evidente che l'anzianità di tutta l'impiantistica e delle

infrastrutture è un concreto ulteriore e oggettivo fattore di rischio che deve essere affrontato. La Fiom ritiene per questo importante anche sotto questo aspetto e non solo in riferimento alla competitività, che Fincantieri operi un profondo cambiamento, impostando una politica degli investimenti improntata all'ammodernamento di tutta l'impiantistica e, conseguentemente, anche una nuova organizzazione del lavoro che metta al centro la sicurezza sul lavoro.

Inoltre alcuni nuovi strumenti messi a disposizione dalla contrattazione collettiva, se messi in pratica dall'azione degli RLS, possono incidere significativamente e positivamente nell'imporre all'Azienda un maggiore coordinamento delle lavorazioni ed il rispetto delle procedure aziendali stesse e delle normative di sicurezza.

Non deve essere sottovalutata l'opportunità che il nuovo Contratto offre di mettere in campo fino a 2 incontri all'anno, sviluppati reparto per reparto e per metà a carico dell'azienda, rispetto ai rischi per la sicurezza anche potenziali che si possono palesare nel reparto stesso: incontri che devono obbligatoriamente avvenire con la presenza degli stessi RLS, oltre che la RSPP. Sono inoltre previste sempre nei reparti pause di 20 minuti di aggiornamento formativo sulla sicurezza durante l'orario di lavoro anche in questo caso con la presenza degli RLS.

Particolare importanza può rivestire la rilevazione dei "quasi infortuni", anch'essi citati dal nuovo Contratto, che pongono l'accento sulla prevenzione. Gli RLS devono incalzare l'Azienda rispetto alla segnalazione di eventuali "near miss" o "quasi infortuni" ovvero qualsiasi evento, correlato al lavoro, che avrebbe potuto causare un infortunio o danno alla salute (malattia) o morte ma, solo per puro caso, non lo ha prodotto: un evento quindi che ha in sé la potenzialità di produrre un infortunio. Su questo punto è molto importante la sensibilità dei lavoratori nel comunicare tutte le fasi di lavoro che hanno corso il rischio di tradursi in un incidente, sensibilità che deve trovare un terreno fertile in tutta l'organizzazione della sicurezza aziendale. E' evidente che la comunicazione sui rischi di incidente sarà incentivata se tutte le parti saranno interessate a costruire un sistema della sicurezza che si basi veramente sulla prevenzione, per questo l'RLS di sito che deve avere le agibilità sindacali necessarie mentre l'RSPP deve avere un ruolo più dinamico e meno concentrato sulla difesa delle prerogative aziendali (che poi in materia di sicurezza non devono essere di "parte" ma frutto di una cultura comune e condivisa).

Gli RLS devono essere poi attivamente coinvolti nella gestione di tali eventi e devono "socializzare" tali esperienze con l'intero Coordinamento Nazionale. Il Contratto prevede che una commissione nazionale raccolga le esperienze segnalate dai RLS per individuare, diffondere e implementare le migliori pratiche. Importante e da valorizzare, proprio per l'incidenza sempre maggiore delle lavorazioni in appalto, è il ruolo degli RLS di sito in Fincantieri.

In tale ambito il Contratto Nazionale sancisce il diritto degli RLS di richiedere anche alla ditta di appalto, oltre che all'appaltatore (Fincantieri), il Documento Unico della Valutazione dei Rischi (DUVRI). Inoltre gli RLS durante la loro attività a bordo e nelle officine hanno il diritto di essere dotati di adeguati elementi di identificazione (pettorine) di modo tale che anche i lavoratori dell'appalto siano in grado di riconoscerli.

Tutto questo può contribuire in maniera importante a fare in modo che anche il lavoratore dell'appalto abbia come riferimento la RLS del cantiere rispetto alle condizioni di sicurezza in cui svolge le sue mansioni.

CAE tra Fincantieri, STX e VARD

Una parte importante nel contrasto all'azione di concorrenza sui costi e sulle condizioni di lavoro dell'azienda passa anche dall'unione dei lavoratori del gruppo. Come Fiom dobbiamo

porci all'ordine del giorno il superamento della concorrenza tra lavoratori, occorre pertanto promuovere tutte le iniziative che vanno in tal senso a partire, così come previsto dall'accordo integrativo, dall'attivazione da subito del CAE tra STX Fincantieri e VARD. In tal modo possiamo trovare con i lavoratori e i sindacati degli altri paesi una linea comune di rivendicazioni. Altrimenti il rischio è che l'Azienda utilizzi questa divisione per metterci gli uni contro gli altri.

In questo contesto bisogna guardare anche agli investimenti extraeuropei, ad esempio la gara in Australia, per provare a costruire alleanze tra lavoratori a livello globale.

Fiom nazionale
Coordinamento Fiom Fincantieri

Roma, 10 aprile 2018