

1 giugno 2018

imec

giornale metalmeccanico



Periodico della Fiom-Cgil - anno VII - numero 1

Redazione: Bernardino Andriani | Alessandro Geri | Gabriele Polo | Claudio Scarcelli
Corso Trieste, 36 - 00198 Roma | email: redazione@imec-fiom.it
www.imec-fiom.it | www.facebook.com/imec.fiom | www.twitter.com/iMecFiom

Per ricevere la newsletter scrivi a: mailinglist@imec-fiom.it

FIOM
www.imec-fiom.it

di Michele De Palma
e Francesca Re David

Il 1 giugno a Balocco, sede della pista di prova di Fca, si accenderanno i riflettori sull'amministratore delegato che terrà l'investor day. Un evento costruito per convincere gli investitori finanziari ad avere fiducia nelle scelte del management e della proprietà e un invito a scommettere sulla base degli obiettivi di bilancio già raggiunti. La stampa italiana ha già festeggiato per il progressivo azzeramento del debito industriale, per l'aumento degli utili e dei ricavi che hanno permesso ad Exor, la controllante della famiglia Agnelli - Elkan, di raggiungere risultati straordinari. In questo quadro l'annuncio dello spin off di Magneti Marelli e la quotazione autonoma sul mercato finanziario milanese risponde all'obiettivo di ridurre il debito industriale, come già era successo per Ferrari e Cnhi. Quali conseguenze avrà sugli stabilimenti, sui lavoratori, sulla tenuta del gruppo molto diversificato e con produzioni più o meno a valore non è stato neanche oggetto d'informazione nonostante le ripetute richieste. Quello di cui non si occupano i media è quello che accade dentro gli stabilimenti. Nessuno che provi a voler capire oltre i tornelli d'ingresso cosa accada sulle linee, davanti ai monitor dove si fa ricerca e sviluppo, come stanno e cosa pensino i metalmeccanici senza i quali non solo non ci sarebbero le auto ma nemmeno la base su cui proprietà e management possano giocare a poker con il mercato finanziario. Gli interessi dell'amministratore delegato appaiono come gli interessi di tutti, gli applausi si sprecano per chi ha raggiunto obiettivi incredibili per la proprietà e gli investitori. Palchi, nastri, telecamere e selfie in cui chi lavora è una comparsa, scomparsa dalla realtà ma viva, sorridente e all'occorrenza danzante come nel video aziendale «Be Happy» di qualche anno addietro nello stabilimento di Melfi.

Continua a pagina 12

WORKERS DAY
GIORNATA DI MOBILITAZIONE DEGLI STABILIMENTI FCA CNHI

I LAVORATORI PRIMA DI TUTTO

1 GIUGNO 2018

PIENA OCCUPAZIONE - CONTRATTAZIONE - INVESTIMENTI - INNOVAZIONE - DEMOCRAZIA



MIRAFIORI-GRUGLIASCO, STORIA DI UNA CRISI MAI FINITA

di Edi Lazzi*

Alcuni personaggi si esercitano a spargere ottimismo sulla fine della crisi economica, sull'aumento di qualche zero virgola di Pil facendo l'apoteosi della ripartenza trainata soprattutto dal settore auto. A nostro avviso fintantoché ci saranno lavoratori che hanno bisogno degli ammortizzatori sociali, aziende che dichiarano gli esuberi e licenziano, la crisi non è per niente finita.

A Torino praticamente tutte le realtà del gruppo Fca stanno utilizzando gli ammortizzatori sociali e non solo quelle produttive come la Maserati di Grugliasco, la Carrozzeria di Mirafiori, le Presse, le varie Magneti Marelli. Sono interessate anche le realtà gestionali, di progettazione e ricerca, sono i tecnici, gli ingegneri e gli impiegati degli Enti Centrali, della Purchasing e del Centro Ricerche. Migliaia di lavoratrici e lavoratori che vedono ridotto il loro salario (già inferiore a quello degli altri metalmeccanici a cui viene applicato il Contratto nazionale) e che non sanno quale sarà il loro futuro.

Se entriamo nello specifico, la vicenda dei due stabilimenti di assemblaggio finali, che sono i più grandi, la Carrozzeria di Mirafiori e la Maserati di Grugliasco – il cosiddetto «Polo del Lusso» – è paradigmatica. Per un motivo o per un altro tutti i 5.454 lavoratori del Polo – erano 6.417 nel 2013 – da anni, ininterrottamente, sono interessati all'uso degli ammortizzatori sociali e adesso c'è un'ulteriore impennata.

In questi giorni la Fiom è stata impegnata nel gestire un delicato passaggio, che si è concluso

con un accordo, proprio per evitare che la fine della durata degli ammortizzatori sociali determinasse il licenziamento di 1.000 persone. Le leggi scellerate fatte in questi anni contro il lavoro e i lavoratori, hanno drasticamente diminuito la possibilità di utilizzo degli ammortizzatori sociali conservativi e a Torino ci siamo trovati di fronte al fatto che in Carrozzeria, a settembre, finisce la possibilità di utilizzare i contratti di solidarietà essendo arrivati già al limite massimo del triennio, nel quinquennio mobile.

C'erano solo due alternative, o il passaggio di 1.000 lavoratori da uno stabilimento all'altro, quindi dalla Carrozzeria di Mirafiori alla Maserati di Grugliasco.

grugliasco dove è in corso il contratto di solidarietà, oppure la dichiarazione degli esuberi. Tutto ciò per responsabilità di Fca e del suo cronico ritardo di nuovi investimenti. Paradossalmente saranno gli stessi lavoratori a risolvere momentaneamente il problema, ridistribuendosi ulteriormente tra di loro il già poco lavoro che c'è.

La gestione dell'accordo sarà molto complessa, la sua riuscita dipenderà oltre che dal senso di responsabilità nostro e dei lavoratori, dal fatto che dopo otto anni di promesse non mantenute

da parte di Fca, il prossimo piano industriale sia in grado di risolvere i tanti pro-





blemi aperti a Torino e in tutti gli stabilimenti italiani in generale.

La Fiom da anni afferma che 3 modelli di auto in produzione, per i due stabilimenti torinesi, non possono garantire la piena occupazione di tutti gli attuali addetti, che ci vogliono almeno due nuovi modelli e comunque 5 complessivi per arrivare finalmente al cessato utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Come accennavamo, le promesse non sono state mantenute: siamo partiti dal piano Fabbrica Italia del 2010 e a oggi poco o nulla è successo. È bene ricordare che nel 2010 è iniziata la vicenda del Contratto specifico, che prometteva piena occupazione, «salari tedeschi», diminuzione della fatica in linea di montaggio anche grazie alle nuove metriche del lavoro e alla cura dell'ergonomia.

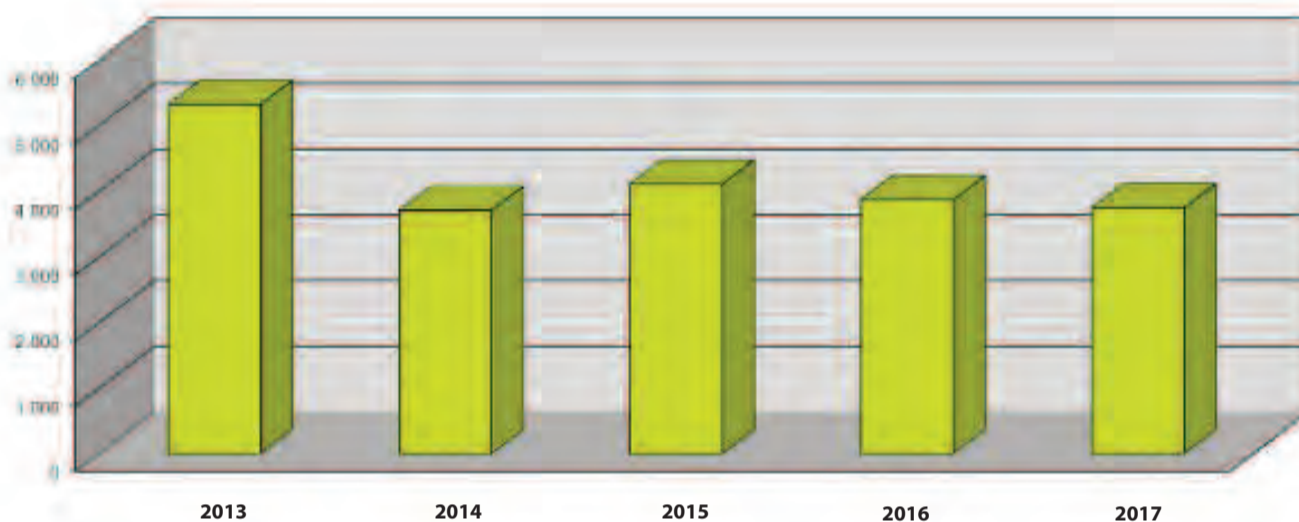
Ora siamo nel 2018, la realtà ci dice che c'è tanta cassa integrazione, non ci sono al momento rosee prospettive per il futuro, per fare salari tedeschi bisogna sommare il salario di tre lavoratori di Fca e, ciliegina sulla torta, dalle prime estrapolazioni compiute dalla ricerca fatta dalla Fiom in tutte le fabbriche Fca, i lavoratori denunciano che si fatica di più con dei ritmi più intensi rispetto al passato.

Andamento dell'occupazione di tre stabilimenti Fca

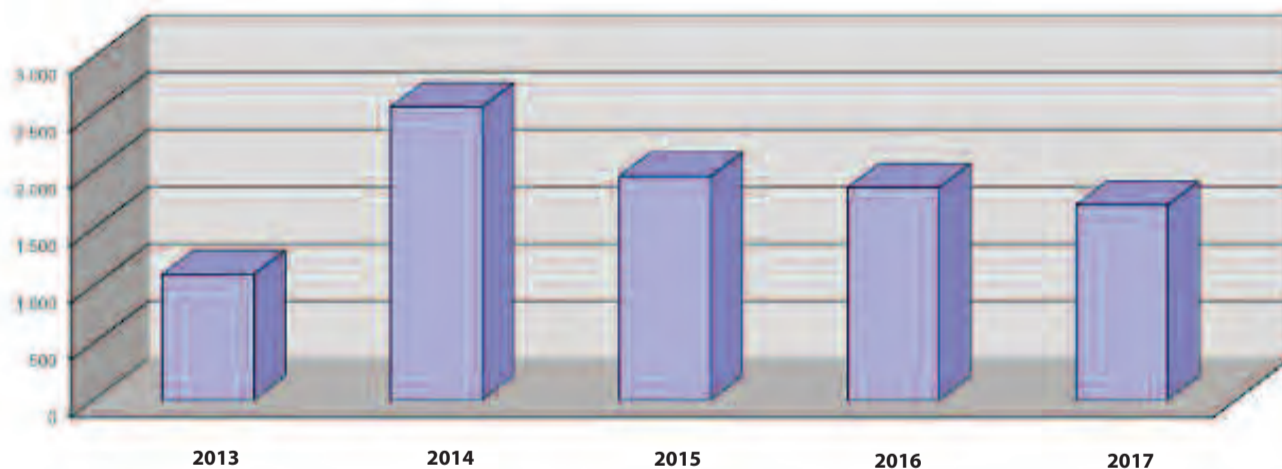
ADDETTI	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Grugliasco	1.096	2.559	1.954	1.855	1.704	1.683
Mirafiori	5.321	3.711	4.110	3.872	3.750	3.600
Pomigliano	5.800	5.352	5.123	4.998	4.801	4.626

*dato al 31 marzo 2018

MIRAFIORI



GRUGLIASCO

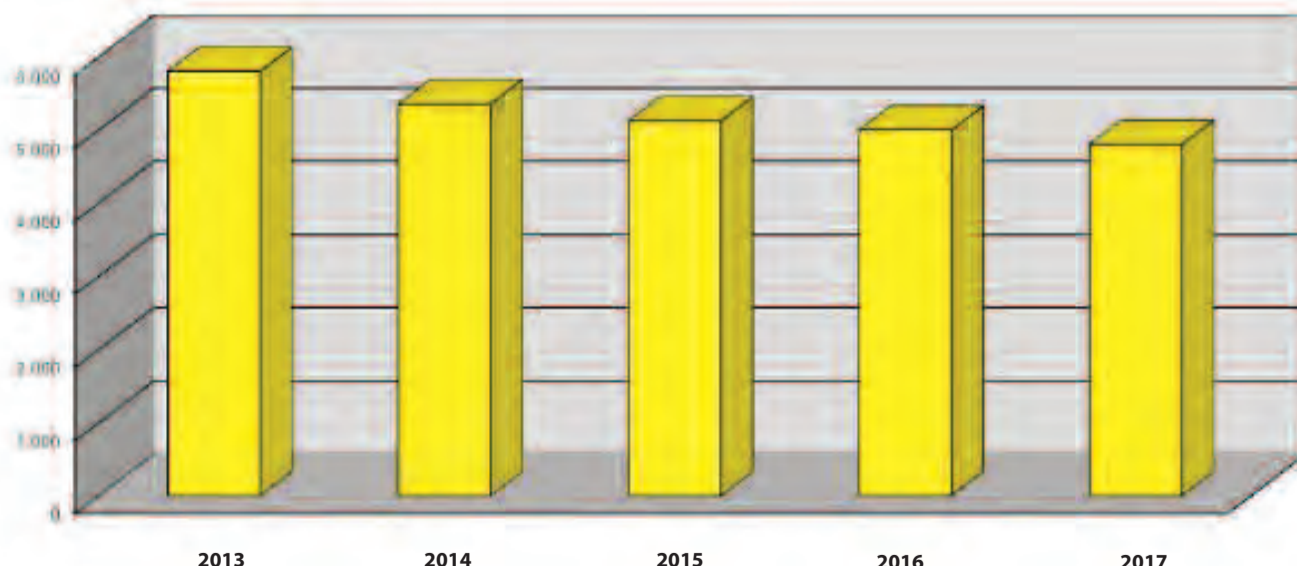


garantire davvero la piena occupazione.

Le lavoratrici e i lavoratori di Fca meritano maggior rispetto. Hanno generato ricchezza lavorando con impegno, per generazioni da quando è nata Fiat, poi diventata Fca. Meritano molto di più di quello che stanno ricevendo e sarebbe il momento che le istituzioni, la politica, gli altri sindacati si rendessero conto di questo e insieme alla Fiom e ai lavoratori iniziassero a fare tutto ciò che è necessario per far arrivare gli investimenti nel più breve tempo possibile.

* Fiom Torino

POMIGLIANO



Il primo giugno ci sarà l'investor day di Fca. Noi faremo il **workers day**, il giorno dei lavoratori per mettere al centro dell'attenzione i lavoratori e il lavoro, troppo bistrattati in questi anni, dimenticati, lasciati da soli a provare a risolvere i tanti, molti problemi con la sola Fiom al loro fianco.

Ci saranno iniziative in tutta Italia, dentro e fuori gli stabilimenti, nelle piazze. Metteremo in primo piano il lavoro, denunceremo con forza cosa è accaduto in questi anni, diremo noi cosa servirebbe fare, quali investimenti sono necessari per





POMIGLIANO: DISSOLTE LE PROMESSE, IL FUTURO E DA CONQUISTARE

di Francesco Percuoco*

Andamento produttivo di tre stabilimenti Fca

Prima della produzione della Panda, nello stabilimento Fca di Pomigliano venivano prodotte le vetture del marchio Alfa Romeo, lo stabilimento aveva una capacità produttiva di 240.000 vetture l'anno ed era strutturato in due reparti di montaggio, ognuno con una specifica linea di assemblaggio.

In un reparto di montaggio erano prodotte le Alfa 156 (auto dell'anno 1998) e poi 159 nelle versioni berlina, sportwagon e crosswagon, nell'altro reparto venivano prodotte le Alfa 147 (auto dell'anno 2001) e le Alfa GT (auto più bella dell'anno 2004).

Nel 2009 in un incontro a Palazzo Chigi, l'A.D. di Fiat, oggi Fca, dichiarò di voler produrre la nuova Panda nello stabilimento di Pomigliano: «aggiungere a Pomigliano una produzione di segmento A – dichiarò - significa completare la rete produttiva italiana con un tassello di importanza strategica e rafforzare la presenza Fiat in questo paese. Infine se consideriamo i volumi previsti (280.000 vetture annue) dobbiamo avere la certezza di poter rispondere al mercato in tempo reale, attraverso il lavoro straordinario o altre forme di flessibilità.»

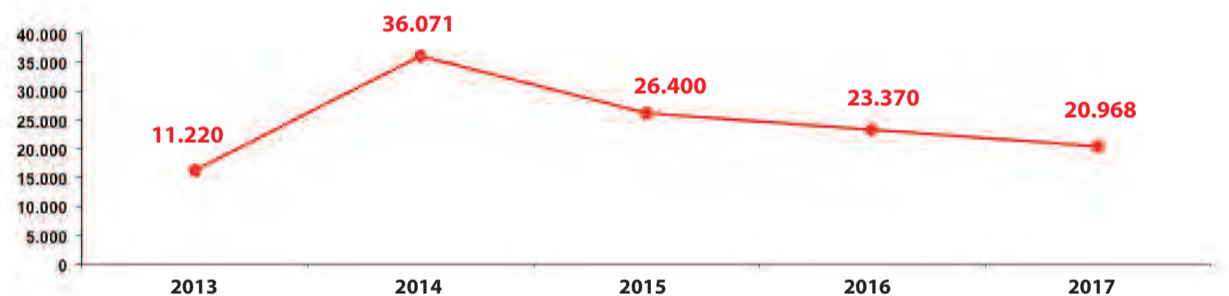
È il varo del modello Marchionne, che con l'uscita da Confindustria e l'applicazione del Contratto specifico prometteva piena occupazione, salari tedeschi e partecipazione dei lavoratori alla vita e agli utili dell'azienda. Questo annuncio scatenò grandi apprezzamenti, unanimi elogi e molti erano fiduciosi che l'alto volume di vendite oltre a garantire la piena occupazione, addirittura poteva prevedere eventuali nuove assunzioni.

Solo noi come Fiom, fin dall'inizio, eravamo scettici nel credere che la Panda riuscisse a raggiungere le preventive 280.000 vetture annue e sostenevamo che anche se le avesse raggiunte, con una sola linea di montaggio, era impossibile garantire la piena occupazione per tutti gli addetti che prima venivano impiegati su due linee di montaggio e producevano vetture di più alto valore aggiunto. Altro che assunzioni.

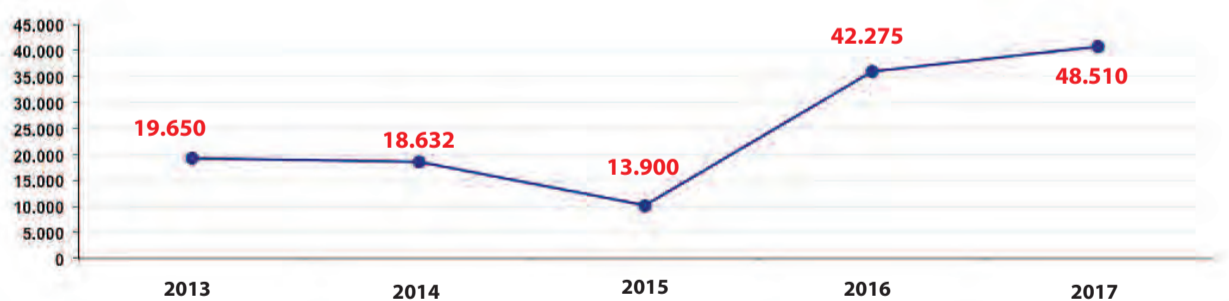
A distanza di circa 10 anni è doveroso fare un bilancio. Gli addetti impiegati per la produzione delle vetture Alfa Romeo erano circa 5.800, adesso sono circa 4.800

	2013	2014	2015	2016	2017
Grugliasco	11.220	36.071	26.400	23.370	20.968
Mirafiori	19.650	18.632	13.900	42.275	48.510
Pomigliano	154.000	165.000	177.026	207.000	204.444

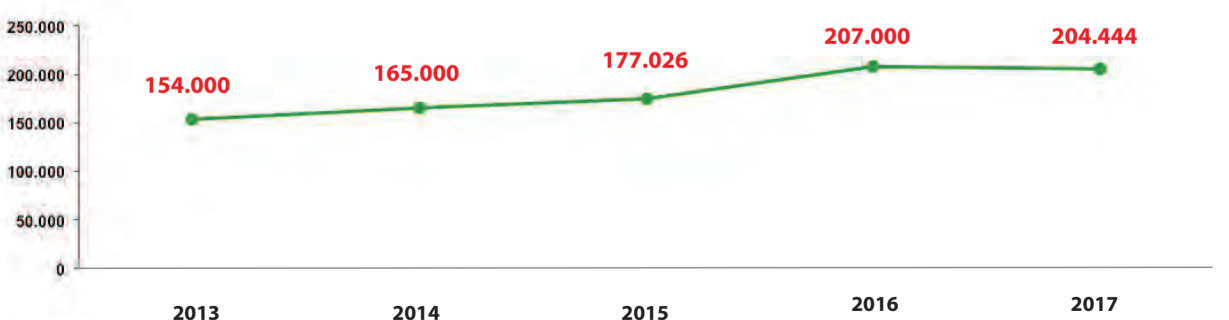
GRUGLIASCO



MIRAFIORI



POMIGLIANO



e di questi, circa 2.450, sono considerati dall'azienda esuberanti.

Nel frattempo la linea di montaggio è passata dalle 370 vetture prodotte a turno nel 2012, alle 450 vetture prodotte oggi, mantenendo pressoché invariato il numero degli addetti impiegati sulla linea, questo ha significato un notevole recupero di produttività a discapito delle condizioni e dei ritmi di lavoro.

Nonostante la Panda sia stata in questi anni la vettura più venduta del segmento A non ha mai raggiunto le 280.000 vetture preventivate, raggiungendo nel 2017 il numero massimo di 207.000. Inoltre in questi anni la mancata promessa della piena occupazione e il continuo ricorso agli ammortizzatori sociali ha prodotto mediamente una perdita di circa 40.000 euro per lavoratore (circa 4.000 euro annui).

Nel frattempo la Fiat con l'acquisizione di Chrysler diventa Fca e l'Amministratore delegato del gruppo, a differenza di quanto sostenuto nel 2009, ritiene che il futuro degli stabilimenti italiani sia garantito dalla produzione dei modelli Premium. Per questo motivo a marzo 2017 l'A.D. di Fca dichiara di voler riportare la produzione della Panda in Polonia entro il 2020.

Purtroppo dopo i continui rinvii per l'annuncio di un nuovo piano industriale, oggi tutti aspettano il 1° giugno, giorno dell'investor day, per conoscere il futuro dello stabilimento GB. Vico di Pomigliano.

Per gli obiettivi raggiunti sicuramente Pomigliano può ritornare a produrre vetture di segmento premium, però a oggi mancano ancora indicazioni chiare e precise sugli asset di sviluppo che Fca ha per Pomigliano e Nola, asset che per la Fiom devono avere come obiettivo principale il raggiungimento della piena occupazione.

Per raggiungere quest'obiettivo, ribadiamo che per Pomigliano ci vogliono più modelli, prodotti probabilmente su due linee di montaggio.

* Fiom Napoli

LA NUOVA PRIMAVERA DI MELFI

di Roberto D'Andrea

Finalmente, per la prima volta dal 2010, i lavoratori della Fca di Melfi hanno potuto scegliere liberamente i propri rappresentanti con il voto Rls consegnando un risultato storico alla Fiom, dopo una cam-

pagna elettorale durata più di due mesi e un lavoro militante condotto da delegati e struttura durato più di due anni.

La Fiom è diventata il primo sindacato in Fiat con 2.109 voti su 6.790, pari al 32%, conquistando così 3 Rls su 8 con il risultato che la Rsa degli altri sindacati risulta oggi parzialmente svuotata di rappresentanza. A questi dati si somma il successo, nello stesso giorno, in Magneti Marelli con la conquista di 1 Rls su 3 per la Fiom con il rappresentante più votato.

Non si è trattato di un voto scontato, visto il forte ridimensionamento subito dalla Fiom in questi anni (in termini di iscritti e di capacità di aprire percorsi di contrattazione) e data la feroce azione antisindacale messa in campo da Fca a Melfi. E questo risultato «arriva» proprio nello stabilimento dei record, quello dei balletti e dei tour in diretta Tv di Renzi e Marchionne. Arriva dove, nel 2015, con l'avvio dei nuovi modelli B-Suv della Renegade e della 500X, fanno il loro ingresso 1.800 giovani lavoratori assunti prima in somministrazione e poi con il contratto a tutele crescenti, cambiando fortemente la composizione dello stabilimento e anche dell'indotto Fca (nel quale sono stati impiegati circa 1.000 somministrati).

Eppure nei 2.109 voti alla Fiom ci sono anche quelli di molti ragazzi, che sono già oggi decisamente stanchi delle pesanti condizioni di lavoro, dell'unilateralismo della «contrattazione» fra Fca e sindacati firmatari del Contratto specifico, dei salari inferiori a quelli del Contratto nazionale applicato a tutti gli altri metalmeccanici, di un sistema produttivo che scarica tutte le criticità solo su chi lavora.

Principalmente per questi motivi, con il voto libero e democratico, i lavoratori di Melfi hanno dato ragione alla linea contrattuale della Fiom, consegnandoci una grande responsabilità: migliorare le condizioni di lavoro, conquistare un'autentica contrattazione alla scadenza del Contratto specifico, ripristinare un vero sistema di relazioni sindacali con l'azienda in grado di rappresentare realmente le istanze dello stabilimento.

Pressioni, ricatto occupazionale, clientele e malaffare, sindacati di comodo non sono riusciti a intaccare la determinazione e la dignità degli operai di Melfi: non è la prima volta che Melfi da una scossa a Fca, seppure con modalità e condizioni diverse rispetto a quelle di 14 anni fa. I lavoratori di Melfi assegnano in modo inequivocabile il primato alla Fiom e questo rappresenta un punto di svolta. Sta a noi, adesso, consolidare questo dato costruendo rapporti di forza capaci di assicurare i diritti finora negati attraverso il principio di democrazia e di rappresentanza.

* Segretario Fiom Basilicata



WORLD'S DAY

GIORNATA DI MOBILITAZIONE DEGLI STABILIMENTI FCA CNHI



IL LAVORATORI
PRIMA DI TUTTO

10 GIUGNO
2018





PIENA OCCUPAZIONE - CONTRATTAZIONE - INVESTIMENTI - INNOVAZIONE - DEMOCRAZIA



PRATOLA SERRA, DAL PRATO VERDE AL PRESENTE GRIGIO

di Giuseppe Morsa*



Lo stabilimento Fabbrica Motori Automobilistici (Fma) di Pratola Serra (Avellino) è stato costruito nella prima metà degli anni Novanta dopo un Accordo di programma (450 milioni di euro di risorse pubbliche) che prevedeva un rilevante investimento della Fiat nel Mezzogiorno per la realizzazione di due nuovi impianti: Fma per la produzione di motori e Sata per l'assemblaggio di autovetture. Con questi due impianti, la Fiat cerca di risalire la china dell'innovazione di prodotto con due stabilimenti progettati secondo il modello organizzativo Fabbrica Integrata che prevede la produzione snella di matrice giapponese, l'adozione di un nuovo sistema di relazioni industriali di orientamento cooperativo e partecipativo (almeno così era presentata), ma che allo stesso tempo richiede maggiore produttività, maggiore flessibilità e un contenimento del costo del lavoro.

A Pratola Serra – che va a regime alla fine del 1996 – sperimentazione di una flessibilità produttiva e una nuova organizzazione del lavoro dovevano essere di garanzia per una lunga vita produttiva per lo stabilimento. Ma sembra che tutto ciò non sia stato sufficiente, tant'è che nell'autunno del 2008 abbiamo assistito alla prima grave crisi produttiva per lo stabilimento, che rimane tuttora aperta.

I dati sul ricorso agli ammortizzatori offrono un

quadro piuttosto preoccupante: 1200 giornate tra cigo, cigs e cds per ogni lavoratore, con una perdita salariale che ha raggiunto la ragguardevole cifra di 40mila euro. Dal 2008 a oggi, tra addetti alle aziende terziarizzate e Fca si contano circa 400 posti di lavoro in meno. Gli impianti continuano a essere sottoutilizzati.

Tutto questo «sfugge» agli onori del dibattito politico-sindacale. Gli addetti ai lavori sono presi da altre priorità, lasciando cadere nel vuoto i tanti segnali lanciati dai lavoratori e dalla Rsa della Fiom che, da tempo, cercano di attirare l'attenzione dell'opinione pubblica su ciò che accade a Pratola Serra. Un incomprensibile silenzio avvolge la condizione in cui versa lo stabilimento, anche da parte della direzione di Fca che si nasconde dietro i «non sappiamo», oppure trincerandosi nel più classico «è tutta colpa del mercato».

Per quanto ci riguarda, sappiamo bene che nulla sarà come prima ed è con questa verità che bisogna confrontarsi. La fase di grande incertezza e di elevata competizione tra i produttori di auto, dovuta alla radicale trasformazione del sistema della mobilità e le scelte delle amministrazioni cittadini di fronte al problema dell'inquinamento ambientale, cambiano i connotati dell'auto, favorendo l'utilizzo di auto con propulsione ibrida.

La fase discendente del ciclo di vita del motore a combustione interna, prevalentemente ad alimentazione diesel, espone lo stabilimento di Pratola Serra a non pochi rischi, considerato che il 99% della produzione dell'ex Fma è rappresentato da motori a gasolio. Nel 2017, infatti, dei circa 400 mila motori prodotti, solo lo 0,5% è

composto da motori a benzina prodotti e montati sull'Alfa 4c e Alfa Giulietta Quadrifoglio, il cui elevato costo li porta a essere marginalizzate a nicchie di mercato residue.

Appare chiaro che con questo scenario diventa indispensabile costruire un progetto di riconversione e rilancio della struttura produttiva. Fma rappresenta sicuramente un patrimonio produttivo che la provincia di Avellino e la regione Campania non possono non considerare uno dei capisaldi dell'attuale sistema industriale locale e su cui la Fca non può disimpegnarsi.

È opportuno ricordare che la forza lavoro è giovane – media di 43 anni – con una prospettiva media di vita lavorativa di altri 20-25 anni, con una professionalità tale da garantire adattabilità a produzioni di qualità e ai livelli di produttività finora assicurati.

È necessario, pertanto, intervenire con urgenza sulle strategie e le azioni da realizzare per evitare gli esiti più negativi prefigurati, ponendosi un duplice obiettivo: sul breve periodo l'allocazione di un nuovo motore per garantire il pieno utilizzo degli impianti così da introdurre un principio di equilibrio tra gli stabilimenti; sul medio periodo, interpretare le dinamiche tecnologiche e anticipare progetti di riconversione produttiva verso i sistemi di propulsione alternativi. Si tratta, in questo caso, di progetti ambiziosi che hanno una base di fattibilità nella rete di centri di ricerca di eccellenza pubblica e privati esistenti su scala regionale – in primo luogo l'Elasis di Pomigliano d'Arco, le Università di Napoli e Salerno, gli istituti del Cnr – ma che necessitano di una maggiore dinamicità dell'imprenditoria locale e soprattutto di scelte chiare di politica industriale che finora sono mancate. Servono iniziative forti per imporre una svolta, soprattutto di fronte a una crisi e ai cambiamenti storici come quelli in corso, per fare in modo che Pratola Serra ritorni a essere viva.

* Fiom Avellino





Vm Cento: un'odissea targata dieselgate

di **Samuele Lodi***

Il gruppo Fca è entrata nel pieno controllo di Vm Motori di Cento il 1 aprile 2014. Nel febbraio del 2016, dopo un periodo di attività anche intensa, in concomitanza e in conseguenza al dieselgate di Wolkswagen, la Fiom chiese immediatamente a Fca un confronto per capire quali potessero essere le eventuali conseguenze per Vm. Il mercato Usa (principale mercato di riferimento per Vm) era, ed è tutt'ora, un mercato auto caratterizzato da una spiccata predilezione per i propulsori a benzina. La tradizione e, soprattutto, il costo della benzina estremamente favorevole, hanno da sempre relegato le motorizzazioni diesel in una nicchia. Fin da subito fu chiaro quale sarebbe stato l'atteggiamento dell'azienda nei confronti della Fiom anche su temi che esulano dai contenuti del Ccsl: nessuna condivisione, informazioni date esclusivamente attraverso comunicati stampa, strategia comunicativa improntata a minimizzare e banalizzare le eventuali ripercussioni negative sulla produzione. Anche nel rapporto con i sindacati firmatari non si registrarono cambiamenti: volontà esplicita di escludere la Fiom da qualsiasi confronto che prevedesse la presenza allo stesso tavolo tutti i sindacati. Puntuale e prevista (per la Fiom), a marzo dello stesso anno venne inviata dalla direzione aziendale la richiesta di intervento della cigo. La prima «cassa ordinaria» in Vm dall'avvento di Fca.

Da quel momento l'ammortizzatore sociale venne utilizzato costantemente fino al marzo del 2017 con una riduzione della produzione fino al 50%. In alcuni mesi la sospensione dell'attività fu anche oltre la metà tanto da penalizzare

ferie e permessi. In questa prima fase fu colpita in misura minore la produzione delle motorizzazioni per uso industriale che è sempre stata una specifica e tradizionale componente di Vm, molto importante nelle fasi di calo delle richieste per il mercato auto per alleggerire il ricorso agli ammortizzatori sociali.

Nel corso dei mesi, a ogni comunicazione aziendale sulla cigo, la Fiom chiedeva la possibilità di poter svolgere l'esame congiunto unitariamente, inutilmente. La questione fu sollevata anche a livello istituzionale: a gennaio 2017, dopo quasi un anno di «cassa», la Fiom inviò una lettera a istituzioni locali e regionali e forze politiche per denunciare i timori per le sorti dello stabilimento anche sulla scorta della discussione sul futuro del diesel.

Normative sempre più stringenti in materia di emissioni di Co2, decisioni prese da città e stati europei di limitare la circolazione delle auto a trazione a gasolio, forti investimenti delle maggiori case automobilistiche internazionali sul elettrico e ibrido, imponevano l'apertura di un confronto anche in Italia, anche con Fca, soprattutto in Vm dove si producono esclusivamente motori diesel. Sempre in quell'appello (firmato da oltre 300 lavoratrici e lavoratori) fu evidenziata anche la questione democratica, essendo inaccettabile che su questioni normative dalla legislazione, come l'uso degli ammortizzatori sociali, un'azienda si permetta d'escludere da un tavolo di confronto una sigla sindacale sulla base delle vicende contrattuali. L'appello produsse un importante, benché assolutamente insufficiente, primo momento di confronto con la giunta regionale dell'Emilia Romagna. Insufficiente soprattutto perché l'incontro si svolse senza la presenza della direzione aziendale. E registrò il consueto canovaccio in cui la Fiom evidenzia le criticità, i timori e sollecita confronti

per ricercare soluzioni, e le sigle firmatarie, intente a gettare acqua sul fuoco, confermando il loro ruolo di attori passivi e non protagonisti (e quindi colpevoli) nella vicenda Fca.

A un anno dall'inizio della cigo, a marzo 2017 Fca richiese l'applicazione del Contratto di solidarietà dal 20 marzo al 30 settembre 2017. Nemmeno con l'intervento del Cds per 840 lavoratrici e lavoratori, con una riduzione dell'orario lavorativo fino al 70% su base collettiva, fu possibile attivare alcun confronto. Al termine dello stesso si ripresentò la cigo.

L'intervento degli ammortizzatori fu poi interrotto per quasi 5 mesi, ma tra gennaio e febbraio 2018 vennero programmati unilateralmente i 7 giorni di par. E questa volta anche per gli enti ricerca e sviluppo. La cigo si è poi prepotentemente riproposta a partire dalla primavera 2018 con 19 giorni di sospensione della produzione tra marzo e aprile sia per la produzione del V6 sia per le motorizzazioni industriali. La realistica prospettiva è che questo andamento prosegua nei mesi a venire.

Gli ultimi due anni di produzione in Vm si sono quindi sviluppati con massiccio utilizzo di ammortizzatori sociali senza possibilità alcuna di confronto.

Rispetto poi le prospettive il quadro è reso ancor più fosco dal fatto che nello stabilimento si produce un solo modello di motore, il 3.000 V6, che non può certo assicurare i 1.200 lavoratori sulla salvaguardia occupazionale. Il mancato coinvolgimento da parte dell'azienda della Fiom in un reale confronto – con la complicità delle sigle firmatarie il Ccsl – è sbagliato e colpevole.

Le lavoratrici ed i lavoratori hanno diritto di essere realmente tutelati. E questo non può che partire da una fotografia precisa della situazione e dal progettare un futuro nel quale il diesel avrà sempre meno spazio.

*Fiom Ferrara





Il 2018 è iniziato sotto i migliori auspici per lo stabilimento barese della Magneti Marelli. A fine ottobre 2017 si è chiusa la solidarietà e con essa un lungo periodo di scarico di lavoro, che ha significato anni di sacrifici per i lavoratori. I fattori che fanno ben sperare e parlare di rilancio produttivo e occupazionale, sono la ripresa produttiva per un cliente importante qual è il gruppo Vw e l'avvio della produzione del motore elettrico. La Volkswagen è un cliente storico per lo stabilimento di Bari. Anni addietro avevamo conosciuto una flessione produttiva per dei problemi riscontrati dal cliente. Oggi la crescita di volumi e l'inserimento di due nuove produzioni nell'ultimo periodo, con un nuovo iniettore ad altissima pressione Gdi e una nuova pompa Gdi, dimostrano l'affidabilità del sito produttivo da parte di Vw, un'attestazione del livello tecnico e qualitativo delle competenze dei lavoratori. Altra grande novità che rilancia la Marelli di Bari è l'allestimento di un nuovo reparto per la produzione del motore elettrico. Si tratta di nuove linee produttive tecnologicamente molto avanzate con un investimento di 30 milioni di € di cui il 30% di fondi regionali.

La prima parte della linea vede la produzione dello statore che successivamente viene assemblato con il motore elettrico vero e proprio. Gli addetti a regime dovrebbero essere un centinaio con una capacità installata per circa 350 motori a turno. L'attuale produzione è destinata al mercato nord-americano, per la Chrysler Ram. Si tratta per la precisione di un motore ibrido, elettrico e benzina, con un Mgu (Motor General Unit) da 10 kilowatt. A pieno regime la produzione

prevista è di 150 mila unità l'anno.

È in fase di industrializzazione un motore interamente elettrico per la Porsche, molto più potente, i cui volumi produttivi non sono ancora noti e l'avvio previsto per la seconda metà del 2018. La novità del motore elettrico sembra aver riscosso un interesse non trascurabile, infatti ci sono potenziali altri clienti di cui si parla nel sito ma che a oggi non hanno ancora un riscontro ufficiale. **Le novità produttive dello stabilimento Marelli evidenziano il cambiamento profondo in corso nel settore dell'automotive. Purtroppo, siamo di fronte a scelte dettate da politiche di mercato del gruppo che oggi non vedono alcun legame con il sistema economico e industriale italiano.**

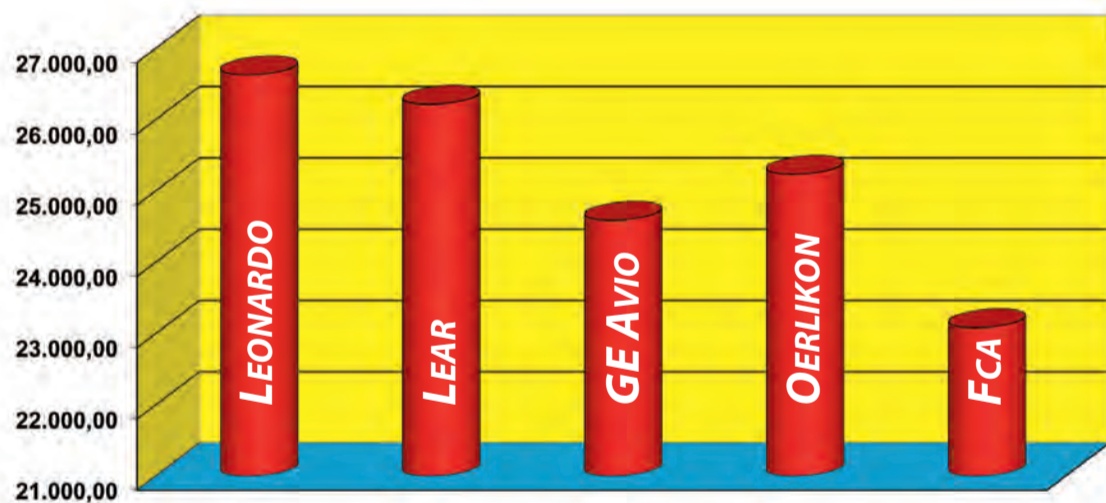
È indubitabilmente di grande rilevanza il fatto che nello stabilimento barese sia in corso una scelta di cambiamento industriale di grande valore qual è la produzione del motore elettrico. Questo peraltro significa anche una straordinaria occasione per i lavoratori del sito di accrescere le loro competenze e conoscenze rispetto al panorama tradizionale dei prodotti e dei processi produttivi. La sfida per il territorio barese, ma per l'Italia deve essere quella di accompagnare i periodi di transizione industriale in modo consapevole, ovvero con una capacità di fare sistema da parte di tutti gli attori pubblici e privati: politica, sindacato, confindustria, università, centri di ricerca.

Oggi evidentemente non siamo a questo punto e forse non c'è nemmeno la consapevolezza nei soggetti portatori d'interesse del fatto che

questo possa essere un fattore di debolezza. Un nostro impegno deve essere far maturare una coscienza diffusa rispetto ai processi economici e produttivi che il mercato ha già maturato, perché il cambiamento produttivo della Marelli di Bari non rimanga fine a se stesso nel panorama italiano.

*Segretario Fiom Bari

Confronto retribuzioni lorde tra Fca e altre industrie



Operai 3° livello - 5° gruppo professionale - 2° fascia - 2018

	paga base	superminimo collettivo	premio produzione	Pdr 14°	incentivi vari	Totale retribuzione lorda
LEONARDO	20.672,86	874	507	3.307	1.263	26.624,21
LEAR	20.672,86	1.100	3.809	506	125	26.212,42
GE AVIO	20.672,86	0	362	3.250	300	24.584,65
OERLIKON	20.672,86	831	43	3.346	337	25.229,38
FCA	20.530,90	0	118	1.076	1.353	23.078,37

di Saverio Gramegna*



L'occasione green della Marelli di Bari

Magneti Marelli: da Crevalcore a Bologna tanti dubbi

di Francesco Di Napoli*

Nel bolognese la Marelli ha due stabilimenti. Quello di Crevalcore è una fabbrica vecchio stampo, nato come fonderia d'alluminio. Il prodotto è prevalentemente legato a componentistica per sistemi di iniezione: collettori aria benzina o diesel, corpi farfallati, ecc.

La Marelli non fornisce solo Fca ma anche altri clienti e questo ha assicurato continuità produttiva e occupazionale a Crevalcore, anche negli anni di crisi (i dipendenti sono arrivati a 350). Oggi la situazione è in sostanziale equilibrio: in calo le produzioni diesel (minoritarie) e in aumento la fonderia.

I problemi riguardano l'organizzazione del lavoro e le condizioni generali di salute e sicurezza. Aumentano sia le patologie invalidanti come le malattie professionali, sia le parziali idoneità da lavori usuranti. L'intensificazione dei turni, arrivata oggi a 20 settimanali per alcuni reparti, determina tensioni e stress.

C'è molto precariato, con un turnover molto alto sia per gli operai che per gli impiegati, fino al management: un via vai che nel 2016 ha registrato un turnover di 150 persone. Questo flusso si trasforma in malgestione perché le conoscenze non vengono trasmesse da una gestione

all'altra, mentre si sprecano esperienze di una vita e centinaia di ore di formazione.

In prospettiva le preoccupazioni riguardano le scelte strategiche: l'incertezza è legata al futuro di un marchio cui Fca — altalenando spezzatini, ipotesi di vendita, scorpori — non assicura un futuro industriale.

Situazione molto diversa a Bologna, stabili-

mento con 900 addetti, che non ha più produzioni seriali ed è totalmente dedicato alla Ricerca e Sviluppo in ambito Powertrain. Con Crevalcore ha in comune aver attraversato la crisi senza scossoni e mancanza di lavoro, anzi, incrementando l'occupazione.

Le problematiche sono tutte nell'incertezza per il futuro di un ente di ricerca e sviluppo di motori e componenti all'interno di un gruppo la cui testa è sempre più oltreoceano.

A oggi, infatti, i progetti più avanzati riguardano motori termici a benzina mentre per il diesel la visibilità si ferma al 2020. Si è lavorato anche a motori ibridi ed elettrici, ma per ora nessun prodotto sembra essere arrivato al traguardo della commercializzazione, visto che Fca non ha ancora chiaro se intende commercializzare auto ibride ed elettriche.

In generale dieci anni di rumors tra vendita e spin-off hanno da sempre sminuito quello che invece è un enorme potenziale di eccellenza progettuale italiana. Regna l'incertezza sulle scelte strategiche del nuovo piano industriale per capire la collocazione di Magneti Marelli fuori o dentro Fca.

* Fiom Bologna



MASERATI MODENA SEMPRE PIÙ GIÙ

di Cesare Pizzolla*

Per Maserati Modena la giornata del workers day sarà il 10 maggio in concomitanza con lo sciopero provinciale di 8 ore della Cgil di Modena: il corteo partirà proprio dai cancelli dello stabilimento del tridente.

Il 1 giugno i lavoratori di Modena saranno in cassa integrazione: un ulteriore smacco, nella giornata in cui tutti gli investitori sapranno, se e in quali stabilimenti Fca verranno allocati i nuovi modelli. Questa situazione di totale insicurezza è presente in Maserati Modena da quasi 3 anni, dove l'unica certezza è stata l'utilizzo sistematico di ammortizzatori sociali con il relativo taglio delle

retribuzioni dei lavoratori senza nessuna rassicurazione su quali modelli verranno prodotti.

Il combinato disposto dell'ormai imminente uscita di produzione dei 2 modelli Maserati attualmente prodotti (Grancabrio e Granturismo) e il flop produttivo della produzione Alfa 4c, fa sì che le preoccupazioni sul futuro dello stabilimento produttivo aumentino giorno dopo giorno.

Allo stallo produttivo si aggiunge la decisione aziendale di ridurre il numero di addetti alla produzione, trasferendo alcune decine di lavoratori in altri stabilimenti (Ferrari, Vm motori, Sevel etc.), senza nessuna garanzia di rientro o di rimpiazzo di tali uscite, depauperando il patrimonio di conoscenze e portando il numero di addetti

molto al di sotto delle 300 unità.

Questa totale precarietà viene confermata anche dalla modalità con cui la direzione aziendale informa le Rsa in occasione dell'esperimento delle procedure di cigo: notizie lacunose e con un orizzonte di 20 giorni: così si riduce un'impresa quando mancano totalmente le politiche industriali e gli investimenti sul prodotto.

Per queste ragioni la situazione Maserati Modena rientra tra le motivazioni che hanno spinto la Cgil di Modena a proclamare lo sciopero generale, indicando la Maserati come esempio di come non si fa impresa.

*Fiom Modena



dalla prima

Nel «prato verde» di Melfi nessuno si è chiesto come stanno i lavoratori impiegati su 20 turni di lavoro ma che spesso subiscono le fermate del mercato coprendo a proprie spese con ferie e permessi fino alla fine della produzione della Punto, ormai prossima, che porterà con sé l'utilizzo di ammortizzatori sociali.

Ammortizzatori sociali che oggi riguardano la maggioranza degli stabilimenti di montaggio da Mirafiori fino a Pomigliano d'Arco. Il paradosso è che mentre vengono tagliate le pause, aumentate le saturazioni e la cadenza delle linee e delle attività connesse grazie al «Contratto Fiat» si assiste a un aumento dell'utilizzo del contratto di solidarietà. Negli stabilimenti Fca, a quasi otto anni di distanza dal Contratto Collettivo Specifico di Lavoro, sarebbe ora di fare un bilancio: delle promesse fatte ai lavoratori e al Paese quali obiettivi sono stati raggiunti? È necessario che a dare una risposta siano i lavoratori. La Fiom, con le Fondazioni Di Vittorio e Sabattini, ha realizzato una inchiesta sulle condizioni di lavoro i cui risultati saranno resi pubblici nelle prossime settimane, ma è evidente dal voto nelle elezioni dei rappresentanti dei lavoratori per la salute e la sicurezza, che i lavoratori scelgono di votare i candidati della Fiom. Nelle ultime elezioni nello stabilimento di Melfi, si conferma il dato nazionale con la lista Fiom prima con più del 30% del consenso. Questo risultato è stato raggiunto nel silenzio e in una condizione di svantaggio visto che per i delegati della Fiom non ci sono le stesse condizioni garantite per i sindacati firmatari l'intesa. La verità è che il giudizio dei lavoratori emerge ogni volta che liberamente possono esprimersi senza ricatti, e tra tutti quello principale è quello occupazionale.

Il 1 giugno in tutti gli stabilimenti italiani la Fiom terrà il workers day. Una giornata di mobilitazione preparata proprio per rimettere al centro i lavoratori di Fca e Cnhi. Il workers day parla a chi non si vede ma lavora nella ricerca e sviluppo, chi è al montaggio, chi è impiegato nel commerciale, chi lavora in logistica, chi «mangia chilometri» come chi è in amministrazione o in verniciatura o in lastratura o al commerciale per chiedergli di essere protagonista di una nuova fase.

Nel 2011 prima e nel 2014 dopo sono state fatte delle promesse: piena occupazione; salari tedeschi; partecipazione alla vita dell'azienda e agli utili. Il lavoro sarebbe stato garantito tutti, sarebbero dovuti cessare tutti gli ammortizzatori sociali e a partire da Pomigliano d'Arco, Nola fino a Mirafiori e Grugliasco passando per Modena il lancio della produzione premium avrebbe dovuto dare certezza occupazionale.

È sotto gli occhi di tutti che così non è, anzi assistiamo alla fine degli ammortizzatori sociali, alla fine di produzioni come la Mito e la Punto senza modelli sostitutivi, alla certezza aziendale di lancio

della nuova panda in Polonia che in assenza di nuove produzioni fermerebbero le linee. Le promesse sono state tante: modelli che si spostavano da uno stabilimento a un altro come i carriarmati di Mussolini ma che alla fine non sono mai arrivati.

Basterebbe prendere le slide del 2014, prevedeva 8 nuovi modelli Alfa, ne sono arrivati in produzione 2 nello stabilimento di Cassino. L'obiettivo 400mila Alfa quindi non è stato raggiunto, come non sono entrati in produzione tutti i nuovi modelli Maserati. Ironia della sorte a garantire i volumi per gli stabilimenti italiani ci ha pensato il marchio americano Jeep. Ma dall'altra parte dell'oceano ci sono state migliaia di assunzioni, nonostante i problemi con l'ente di protezione ambientale, e sono in produzione o sperimentazione le auto del futuro: ecologiche e self drive.

In Italia invece con l'inizio del nuovo anno è cresciuto l'utilizzo degli ammortizzatori sociali da parte dell'azienda e la sensazione è che siano destinati a non arrestarsi nel 2019. Perché per mettere in produzione un nuovo modello c'è bisogno di più di un anno.

È necessario avere una visione produttiva e occupazionale, investire nelle persone e nella loro intelligenza: ma la logica del taglio lineare dei costi ha pesato sulla capacità industriale del gruppo in Italia.

Le dichiarazioni tranquillizzanti sul futuro del diesel in pieno «dieselgate», le battute sull'auto elettrica e ibrida, sembrava tutta colpa della Fiom e invece invitavamo tutti a tirar fuori la testa dalla sabbia, a investire sul futuro per garantire l'occupazione e investire su una mobilità ecologica. La miopia ha prevalso sino ad ora: l'azienda ha guardato da vicino i conti e risparmiato sugli investimenti in ricerca e sviluppo, occupazione, salari, per raggiungere i target finanziari che consentiranno al management di raggiungere bonus e premi. Ma per i lavoratori?

In Cnhi il piano di riorganizzazione presentato per Iveco non si è ancora compiuto, la divisione costruzione è ancora in Europa in una fase incerta e per la produzione di macchine agricole la novità sta in una leggera ripresa. Nel dettaglio in Cnhi per i lavoratori di Suzzara il pieno di volumi non ha corrisposto, come richiesto dalla Fiom, a un ritorno stabile in termini di nuova occupazione. Il confronto con la direzione aziendale ha permesso cambiamenti nell'organizzazione del lavoro ma in Iveco le notizie provenienti dagli stabilimenti spagnoli rischiano di impattare negativamente anche sui lavoratori italiani. A Brescia il processo di riorganizzazione si potrà dire concluso solo quando saranno garantite produzioni e volumi insieme a una implementazione dei lavoratori. La flessione consistente delle produzioni degli anni precedenti nell'agricolo sembra essere in una fase di risalita,

insieme a una diversificazione dei prodotti sembra essere definitivamente scongiurato il pericolo per Jesi degli ammortizzatori straordinari e per Modena di un calo dei volumi. Mentre negli stabilimenti della macchine per costruzione rimane il pericolo occupazionale in particolare per San Mauro, mentre per Lecce i problemi di organizzazione del lavoro, come del resto in generale nel gruppo a partire dagli stabilimenti dei motori, avrebbero bisogno di un confronto serrato tra le direzioni di stabilimento e i delegati. La mancanza di confronto e d'investimenti consistenti sugli impianti è il primo problema da affrontare in Cnhi. I lavoratori vorrebbero essere riconosciuti professionalità, competenza e capacità che stanno garantendo all'azienda produzioni importanti nonostante le difficoltà.

Il bilancio degli ultimi otto anni per i lavoratori di Fca è negativo: in alcuni stabilimenti l'assenza di lavoro è costata almeno 40mila euro, in altri è costata e continua a costare in assenza di tempo con l'utilizzo di ferie e permessi stabiliti dalla direzione aziendale, straordinari comandati, modifiche unilaterali delle turnistiche. Inoltre, tutti i lavoratori hanno visto la propria paga base congelata, altro che «salari tedeschi» i «minimi tabellari» sono al di sotto di quelli dei metalmeccanici a cui si applica il contratto nazionale. Tutti i lavoratori in modo diverso hanno pagato un prezzo allo straordinario risultato dell'azienda: e ora?

Fatto il bilancio bisogna partire insieme con le proposte: la prima è **unione**. È necessario superare le divisioni, perché le divisioni hanno indebolito i lavoratori. Per poter unire c'è bisogno di democrazia: una testa un voto per decidere. La seconda è il **lavoro**. Il 1 giugno l'azienda presenterà il piano industriale ma è necessario il giorno dopo aprire un tavolo nazionale per il piano occupazionale che preveda il potenziamento degli enti centrali per i nuovi modelli e per gli equipaggiamenti eco e self drive. È indispensabile affrontare il tema dell'impatto sull'occupazione delle nuove motorizzazioni e avviare una transizione.

La terza è la **contrattazione**. Il «contratto Fiat» è imposto ai lavoratori, è necessario aprire un confronto con i lavoratori per individuare un piano di rivendicazione. È ora di provare a conquistare la contrattazione del salario, della prestazione, delle condizioni di lavoro.

In questi anni i delegati e la Fiom hanno ricevuto attacchi durissimi che ancora oggi non si placano per la scelta di non firmare il «Contratto Fiat», ma aumentano i lavoratori che ripongono la loro fiducia nella Fiom. La Fiom continua a essere il primo sindacato nelle uniche elezioni libere, come le ultime a Melfi. In Fca bisogna passare dai sindacati della speranza a quello della contrattazione e del rispetto degli accordi.

Il 1 giugno con il workers day inizia la mobilitazione per il lavoro e la contrattazione, la Fiom e i suoi delegati sono consapevoli del fatto che senza i lavoratori si può avere ragione ma non si fanno accordi, e senza gli accordi non si migliora la vita di chi lavora.

