

18 novembre 2019

imec

giornale metalmeccanico



FIOM
www.fiom-cgil.it

Mensile della Fiom-Cgil - anno VIII - allegato al numero 6

Iscritto al n. 118/2019 del Registro della Stampa

Direttore responsabile: Gabriele Polo

Redazione: Bernardino Andriani | Michela Bevere | Alessandro Geri | Claudio Scarcelli

Meta Edizioni Srl | Corso Trieste, 36 - 00198 Roma | Telefono: 0685262372 | email: imec@fiom-cgil.it | www.imec-fiom.it



Un patrimonio da salvare

Alessandro Pagano

Oggi si chiama Marelli Europe S.P.A. ed è parte del Gruppo Marelli CK Holdings, ma fino a qualche settimana fa era la Magneti Marelli, un pezzo della centenaria storia industriale del nostro paese. Acquisita da Fiat nel 1967 e traghettata all'interno della fusione con Chrysler, viene ceduta a Kkr, un fondo Americano (già proprietario della giapponese Calsonic Kansei) tra l'ottobre del 2018 e il 2 maggio 2019, in un'inspiegabile clima d'indifferenza generale. Soprattutto se si considerano i numeri di quest'azienda: fatturato 8,2 Mld € nel 2017, 43.000 dipendenti di cui 8.900 circa nei 14 stabilimenti italiani. Una delle più importanti realtà della componentistica auto a livello mondiale, basata in Italia con la sua sede a Corbetta (Mi).

Il 15 aprile 2019, a pochi giorni dal passaggio formale a Ck, nel corso dell'incontro sui carichi di lavoro, di fronte a importanti difficoltà con diffuso ricorso ad ammortizzatori sociali con-

giunturali e strutturali, l'azienda ci forniva le rituali rassicurazioni sulle prospettive e sulla conferma del ruolo di primario fornitore per Fca, senza rispondere alle nostre preoccupazioni sulla mancanza di concreti elementi di valutazione necessari per condividere l'ottimismo manifestato dalla direzione. Oggi, a pochi mesi di distanza, verificiamo un diffuso e pressoché generalizzato aumento del ricorso ad ammortizzatori sociali ordinari e l'intensificazione di quelli straordinari e strutturali. Insieme all'unica significativa modifica di tipo organizzativo: la suddivisione del settore powertrain con la creazione di una nuova unità di business che ha incluso le attività della propulsione elettrica.

Nel nuovo e preoccupante quadro - mentre Marelli sembra estranea al progetto di elettrificazione avviato da Fca e in presenza dell'inesorabile flessione del diesel - risulta evidente che l'operazione, al contrario degli annunci fatti, sta mortificando le prospettive di sviluppo e crescita sulle quali Magneti Marelli ha investito negli anni scorsi inserendosi tra i

principali detentori delle tecnologie decisive per la svolta verso le nuove propulsioni.

Ad aggravare la situazione si aggiunge l'indisponibilità della direzione aziendale a relazioni industriali e sindacali adeguate alla situazione, che riconoscano pari dignità al punto di vista di tutti i lavoratori superando la divisione formalizzata dalle procedure definite all'interno del Contratto specifico ereditato da Fca, una divisione che i lavoratori non hanno mai accettato. La nostra richiesta di incontro del 4 ottobre scorso non ha avuto alcuna risposta positiva. Ma poiché è necessario informare i lavoratori sulla situazione complessiva, abbiamo avviato una campagna di assemblee per valutare insieme ai lavoratori le iniziative necessarie per cambiare le cose, ridare voce e dignità a chi lavora nelle fabbriche del gruppo e condividere con loro i nostri obiettivi prioritari: la fine della stagione della divisione e della contrapposizione tra i lavoratori, soluzioni che garantiscano in tutti i siti la capacità produttiva, l'occupazione, il reddito e il futuro a tutte e tutti.



Bari

Regna l'incertezza

Lo stabilimento Marelli di Bari ha 1.151 addetti, 198 impiegati e 953 operai di cui 134 in staff leasing. Le sue produzioni spaziano dall'iniezione elettronica benzina tradizionale ai nuovi sistemi di iniezione diretta ad alta pressione, dai cambi robotizzati ai motori elettrici per auto ibride ed elettriche. L'industrializzazione del motore elettrico Chrysler (con successivo raddoppio di linea) insieme alle richieste esponenziali di pompe e iniettori per Volkswagen hanno rilanciato produzioni e occupazione. Ma a partire dalla primavera del 2018, complici le politiche di Trump, si è registrato un tracollo vertiginoso degli ordinativi del motore elettrico Chrysler. Sul lato dell'iniezione tradizionale e dei cambi robotizzati c'è stato un brusco

calo dei volumi per la crisi degli stabilimenti Fca. L'opportunità di business con Fca, con la vendita di Marelli al fondo americano Kkr si è rivelata un boomerang. Incassati e ripartiti gli utili tra gli azionisti, Fca pare non puntare sulla componentistica Marelli, specie sul versante elettrico. I recenti avvii produttivi del motore elettrico Porsche e di quelli Harley Davidson e Ferrari, in termini occupazionali compensano appena la riduzione di volumi sopra descritta tant'è che si assiste alla progressiva riduzione di orario di lavoro del personale in staff leasing. Le parole d'ordine imperanti sono efficienza, riduzione costi, riduzione lavoratori indiretti, riduzione perdite di manodopera, il tutto a meno di un anno dal termine di una gestione "discutibile" del Plant che a nostro avviso ha prodotto una

perdita di 37 milioni. Il clima che si respira in fabbrica è di preoccupazione e incertezza. Tra i lavoratori è tangibile una paura diffusa per il futuro, specie tra gli impiegati ai quali sono stati rivolti inviti più o meno velati per dimissioni volontarie incentivate. A rendere tutto più incerto, la recente decisione aziendale di suddividere il Plant in due diverse aree di business (Ice e Epwt) con gestioni economiche, operative e linee gerarchiche distinte. In questi giorni assistiamo a massicci travasi di personale dall'una verso l'altra area senza comprenderne il criterio. A destare maggior sospetto, gli spostamenti su postazioni "improvvisate" di lavoratori con prescrizioni e limitazioni mediche, di lavoratori con precise connotazioni sindacali e di talune Rls/Rsa.

Bologna

Super Cig

Michele Bulgarelli

A fine settembre l'annuncio: 910 lavoratori in cassa integrazione su poco meno di 1.200 dipendenti nei due siti di Bologna e Crevalcore. Sono 8 le settimane di cassa ordinaria richieste per lo storico sito di via Timavo (la "Weber" come la continuano a chiamare qui), che coinvolgono anche tecnici, impiegati e ingegneri. Una doccia fredda per il centro di ricerca che si aggiunge alla costante riduzione degli organici attraverso dimissioni incentivate e pensionamenti: nel solo 2019 l'occupazione a Bologna è scesa di 70 unità e la direzione aziendale ha annunciato che continuerà a cercare lavoratori e lavoratrici disponibili a lasciare la Marelli.

A Crevalcore le settimane di cassa ordinaria sono 13. A settembre sono anche stati lasciati a casa una trentina di interinali. In prospettiva preoccupano le trasformazioni tecnologiche del settore dell'auto e della componentistica.

Come Fiom di Bologna, insieme ai delegati nei due stabilimenti e coinvolgendo le lavoratrici e i lavoratori in assemblee che hanno registrato una straordinaria partecipazione, abbiamo proposto all'azienda di utilizzare questo periodo di Cig per discutere sugli strumenti migliori per affrontare la trasformazione del settore dell'au-

tomotive e della componentistica. Abbiamo proposto di utilizzare il "contratto di espansione" dando certezza ai lavoratori che accedono alla pensione ma sostituendo i prepensionati con meccanismi di staffetta generazionale, di realizzare un piano di investimenti sui due siti che possa anche beneficiare dei contributi regionali della Legge dell'attrattività e di coinvolgere le istituzioni locali. Sostenendo le nostre ragioni con la mobilitazione: il 10 ottobre i lavoratori e le lavoratrici del sito di Bologna, anche tanti impiegati, tecnici e ingegneri, hanno aderito allo sciopero di 4 ore indetto dalla Fiom.

Il 25 ottobre il Comune di Bologna ha convocato un'udienza conoscitiva. Nonostante l'imbarazzante comunicato dell'azienda, che ha definito "superflua" la propria presenza per cercare di giustificare la propria assenza, si è trattato di una discussione molto importante. Come Fiom abbiamo proposto un "patto alla tedesca", sulla base dell'esperienza del "Patto per il Futuro" realizzato in Volkswagen, per sperimentare a Bologna un percorso che tenga insieme un piano di investimenti sul futuro, un ruolo attivo delle istituzioni, la difesa dell'occupazione, la riqualificazione professionale dei lavoratori e la riconversione produttiva verso la mobilità ecologica.





Torino

Vive d'incognite



La situazione del sito Marelli Automotive Lighting Italy Spa di Venaria Reale che occupa circa 990 lavoratori, vede un aumento dell'utilizzo della cassa integrazione guadagni che coinvolge oltre 800 lavoratrici e lavoratori, dovuto al calo dei volumi produttivi dei principali clienti finali (Fca, Maserati, Psa). Lo stabilimento è coinvolto da alcuni investimenti che in prospettiva dovrebbero portare nuove fasi/cicli lavorativi a Venaria, che accostati ai lanci di nuovi prodotti già annunciati, dovrebbero vedere dalla seconda metà del 2020 e successivamente dal 2021 possibili saturazioni produttive. Tutto questo avviene nella sostanziale assenza di relazioni industriali se non per gli aspetti più formali e istituzionali.

L'altro stabilimento Marelli di Venaria ha una geografia più complessa perché al suo interno sono presenti diverse aree di business. Complessivamente nel sito sono occupati oltre 1.100

addetti. Preoccupante è la situazione della divisione Marelli Powertrain che vede coinvolti 185 lavoratrici e lavoratori nell'utilizzo dalla Cigo tra ottobre e dicembre a causa della riduzione di ordini e progetti da parte dei principali clienti, mentre non ci sono complicazioni per le circa 60 persone occupate nella divisione elettrico di Powertrain. Situazione opposta per la divisione Marelli Exhaust che occupa 250 lavoratori, dove si sta lavorando in alcuni reparti con l'utilizzo dei 18 turni fino a fine del 2019 per compensare aumenti produttivi in attesa di investimenti su nuovi impianti. L'azienda ha più volte ribadito che i 18 turni erano anche funzionali a dare una dimostrazione d'efficienza e disponibilità al cliente finale, Iveco. Oggi è notizia ufficiale che alla gara di affidamento del nuovo prodotto per Iveco la Marelli dovrà misurarsi con altri concorrenti; notizia preoccupante per la rilevanza assunta negli ultimi anni della produzione per Iveco. La discussione sindacale per l'utilizzo della

nuova turnazione non ha visto inizialmente il coinvolgimento di tutta la Rsa.

Quanto alla divisione Marelli Suspension System di Rivalta, che occupa 145 dipendenti, dopo una proroga del contratto di solidarietà sottoscritto per 12 mesi a partire dal 14 gennaio 2019, lo scorso 30 ottobre è stata sottoscritta una procedura di licenziamento collettivo per 40 addetti.





STABILIMENTI MAGNETI MARELLI

