

# iMec

giornale metalmeccanico



**MENSILE DELLA FIOM-CGIL**

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  
Tel: 0685262372 - email: imec@fiom-cgil.it  
www.fiom-cgil.it

**Francesca Re David**

**M**obilità e distanziamento sociale appaiono come due cose opposte, un ossimoro. Gli effetti della

pandemia che ha colpito il mondo il cui rapidissimo espandersi del contagio è dovuto molto probabilmente anche alla velocità con cui uomini e merci si muovono nell'era globale, sono rappresentati da quell'imperativo categorico «state a casa!» che risuona in queste settimane. L'opposto di ciò che da sempre la natura umana è spinta a fare: andare per esplorare, per incontrarsi, per scambiare, per fare commerci.

Il Covid-19 ha fermato gli aerei, le navi, i treni, le metropolitane, gli autobus, le automobili.

Nelle settimane della chiusura, le lavoratrici e i lavoratori della mobilità hanno rallentato in alcuni settori e si sono fermati in altri, hanno contrattato protocolli per la sicurezza anche molto avanzati che hanno ridisegnato la fabbrica e gli uffici, con la dimostrazione concreta che la catena di montaggio può rispettare distanze e salute e che la crescita esponenziale dello smart working offre opportunità e insieme pone nuovi problemi.

Sicurezza, organizzazione del lavoro e orari sono tornati al centro del confronto con le imprese spinti dalla necessità di affrontare la pandemia. E dobbiamo fare in modo che ci rimangano, per la qualità della contrattazione sulle condizioni di lavoro e per affrontare la lenta ripresa della produzione e del mercato senza perdere posti di lavoro.

E sempre il Covid-19 mette oggi al centro della ripresa in sicurezza la necessità di progettare un diverso modo di stare e di utilizzare i mezzi pubblici che comporta un ripensamento degli orari delle città e della geografia urbana, insieme a una rinnovata centralità delle auto private; e cambiamenti profondi ci saranno anche su come verranno utilizzati i mezzi di trasporto per le grandi distanze. Per un tempo che sarà sicuramente lungo e pieno di conseguenze.

Le questioni sanitarie, il crollo del mercato, la paura e l'impoverimento delle persone, rendono urgente la necessità di

*segue a pagina 14*

# MOVIMENTO FINALE

**AUTOMOTIVE, AEREI, NAVI, FERROVIE: DOPO LA PANDEMIA L'INDUSTRIA ITALIANA DELLA MOBILITÀ SI GIOCA TUTTO**

## Intervista

# ULTIMO APPELLO PER L'ITALIA

Sara Quartarella

Sul tema della mobilità e dello scenario che si prospetta a seguito della crisi mondiale provocata dal Coronavirus abbiamo intervistato il professor **Giuseppe Berta**, economista e docente di Storia dell'economia alla Bocconi, uno dei massimi storici dell'auto in Italia, direttore dell'Archivio storico della Fiat dal 1996 al 2002.

**La pandemia Covid-19 ha cambiato il mondo. Oltre l'ovvio blocco e rallentamento dei movimenti di persone e merci, ha inciso anche in maniera strutturale sul sistema dei trasporti e della mobilità?**

La prima conseguenza importante è la crisi del sistema dell'industria automobilistica, nel senso che la pandemia si è abbattuta su un settore già impegnato in una complessa e ardimentosa trasformazione legata a due diverse spinte.

Una spinta tecnologica legata alla scelta del passaggio alla mobilità elettrica, con tutto ciò che comporta sul piano produttivo e organizzativo, e la seconda spinta determinata dalla modificazione dei mercati, dovuta alla trasformazione del commercio internazionale.

Siamo passati bruscamente da un quadro sostanzialmente positivo nel 2019, soprattutto rispetto a quelle che erano state le proiezioni di inizio anno, sia per il mercato americano che per quello europeo (mentre quello cinese aveva già evidenziato un andamento negativo) ad uno stop brusco dei consumi già dai primi mesi del 2020 a causa della pandemia, che è partito dalla Cina per poi estendersi in tutto il resto del mondo.

La mobilità elettrica è stata ritenuta già a portata di mano dalla fine degli anni Dieci, mentre così non è stato.

Un anno fa a Detroit la General Motors aveva già pronto ed esposto il prototipo della Cruise, la macchina elettrica a guida

autonoma, che sarebbe stata messa in vendita in California (sono pochi gli Stati che permettono la circolazione di questo tipo di auto) a partire dall'autunno 2019.

Un progetto ambizioso che si sarebbe realizzato in 6 mesi, ma che poi è saltato a causa dei costi esorbitanti dell'operazione. Mi sono reso conto, a partire da questa vicenda specifica che, nel tentativo di forzare la mano, alcune case automobilistiche, in primo luogo General Motors negli Usa e Volkswagen in Europa, non sono alla fine riuscite a realizzare i loro intenti.

Bisogna dire che in Europa è stata molto forte la volontà dell'Unione europea di spingere su questo tipo di prodotto, ponendo dei traguardi quantitativi alle case automobilistiche per la produzione di auto elettriche. Ma il passaggio si è rivelato molto più complicato di quello che si era pensato. Pensare a un'automobile fuori dalle coordinate novecentesche è un'operazione che al momento è riuscita in parte solo alla Tesla. Su questo scenario già di suo abbastanza complesso si è scatenata l'emergenza Covid-19.

Le conseguenze della pandemia segneranno una forte riduzione dei grandi investimenti sulle auto elettriche perché la caduta del mercato è tale che non ci saranno più i margini per investire.

Se dovessi fare un azzardo direi che potrebbero succedere tre cose: il rallentamento del mercato dell'auto elettrica con il ritorno a tipologie di auto più economiche, gli investimenti nell'auto elettrica a guida autonoma saranno rimandati e ci saranno incentivi per nuove forme di mobilità.

Il rallentamento su scala europea per quanto attiene all'auto elettrica è dovuto al fatto che la sua diffusione presuppone un grandissimo investimento green da parte dell'Ue perché per realizzare l'elettrificazione del sistema autostradale serve un

piano europeo. Se l'Europa credesse veramente nell'auto elettrica dovrebbe fare un grande piano di economia verde attuando un'omogeneità di condizioni su scala continentale. In assenza di questo piano generale troppi Stati europei restano esclusi, l'Italia in primis che, da sola, non potrebbe mai riuscire a realizzare l'elettrificazione del sistema autostradale.

In Italia, a marzo, appena prima dell'esplosione della pandemia, la Fca ha presentato a Milano la Fiat 500 elettrica nella versione full optional «La Prima», comprendente la necessaria colonnina per la ricarica, a un prezzo di 37.900 euro.

Nessuno potrà più permettersi una spesa del genere perché, a causa del disastro provocato dal Covid-19, sono previste importanti contrazioni dei redditi degli italiani e quindi ci sarà, di conseguenza, un ritorno ad altre tipologie più economiche di automobili.

**Che tipo di mobilità ci aspetta nel prossimo futuro, quando si ricomincerà a poter circolare più o meno liberamente?**

Dopo questa grande fermata collettiva che è stata imposta a gran parte del mondo io penso che la mobilità individuale, a causa dei costi e delle complessità crescenti, si ridurrà. Per il momento aerei e treni sono stati ridotti notevolmente e le tratte coperte sono quelle indispensabili.

Quando si ricomincerà a potersi spostare è presumibile che il costo dei biglietti possa crescere vertiginosamente perché potranno essere venduti molti meno posti a causa delle misure di distanziamento sociale. Molto probabilmente ci muoveremo tutti molto meno ed è difficile ipotizzare quale tipo di mobilità si andrà prefigurando.

Per la città, io credo, ci sarà una crescita dei servizi di car sharing e una riduzione del-



l'uso della mobilità pubblica territoriale, sempre a causa delle regole dettate dalla sicurezza per evitare il contagio.

Bisognerà puntare su sperimentazioni sociali cercando di rendere le città più intelligenti, modificando le fasce di picchi di mobilità e reinventando la mappa delle funzioni urbane dei grandi centri abitati.

Non è detto, inoltre, che aumenti la mobilità autonoma, perché i costi per il singolo potrebbero essere troppo alti in un momento di contrazione dei redditi.

In ogni caso l'industria dell'auto sta subendo un colpo notevole che forse non ha mai subito nella sua storia, legato sia alla diminuzione della capacità di reddito che alla modifica degli stili di vita. Tutto questo mi fa dire che è necessaria una grande opera di reinvenzione e sperimentazione sociale sulla mobilità.

Il problema vero è legato a come rendere più intelligente la città sfruttando l'impiego delle tecnologie senza che il tutto si trasformi in un'utopia. Sarà necessario inventare una gamma di nuovi servizi per rendere possibile e sicura la riattivazione delle città e la circolazione delle persone, opzioni che, se funzionali, potrebbero avere un futuro anche oltre l'emergenza.

**Nel mondo delle imprese italiane che si occupano di mobilità e logistica è in corso una riflessione per ripensare un modello di trasporto e se sì in che chiave?**

La logistica italiana non era assolutamente preparata a tutto questo perché è un settore debole, carente, soprattutto se messo a paragone con gli altri paesi europei che hanno una logistica più ricca, organizzata, internazionalizzata e tecnologica.

Quella italiana è una logistica più piccola, meno strutturata, meno internazionalizzata e meno capace di proiettarsi in grande, per-

ciò noi arriviamo all'appuntamento con questa crisi e con le sue difficoltà in una condizione di forte ritardo e con un grande divario da rimontare.

Non mi risulta alcuna riflessione sulla questione da parte delle imprese italiane del settore dell'automotive perché il nostro automotive è sempre più piccolo e frammentato. Il nostro automotive è fatto principalmente da imprese che producono soprattutto per la filiera internazionale dell'auto, con un forte legame con le imprese tedesche e in misura minore con quelle francesi.

Per avere proposte innovative devi avere dei soggetti d'impresa che abbiano la forza, le dimensioni, il raggio d'azione e noi purtroppo da questo punto di vista siamo deboli e ci sono davvero pochi segnali di innovazione e movimento.

L'unico disegno previsto è legato alla fusione tra Fiat-Chrysler e Psa-Agi, che si dice che andrà avanti, ma che dovrà essere completamente riformulato e richiederà sicuramente tempi più lunghi per essere portato a compimento.

**Esistono degli esempi o dei progetti per una mobilità maggiormente sostenibile? E, nel caso, sono del tutto affidati alle imprese o vedono la partecipazione di sindacati e politica?**

Ci sono tentativi in ambito locale, tipo il car sharing, che non sono di certo irrilevanti, ma certo sono solo embrionali.

Dovrebbe essere un pool diviso fra pubblico e privato a occuparsi di questi temi, ma che al momento non è attivo perché in questo momento non c'è lo spazio per un investimento del genere.

Al momento non ci sono esperienze significative e, dove esistono, sono comunque piccole cose rispetto alla dimensione che stanno assumendo tali problematiche. Da parte delle

forze politiche e del sindacato c'è stata poca attenzione ai grandi temi della città.

**Toyota sta progettando di realizzare Woven city, la nuova città della mobilità integrata ai piedi del monte Fuji. Come se l'immagina?**

Penso sia un bell'esperimento. Un modo di pensare all'Industria 4.0 come a una realtà legata più all'organizzazione sociale che a un problema di organizzazione del lavoro all'interno dell'impresa. O meglio, l'impresa diventa funzionale alla trasformazione sociale che, soprattutto in Giappone, deve fare i conti con un forte invecchiamento della popolazione e con una società sempre più anziana e bisognosa di supporto: dalla domotica alla diagnostica, all'automazione dei mezzi di trasporto.

Così l'impresa e la tecnologia vengono messe al servizio delle necessità della società e non viceversa.

Vorrei concludere dicendo che c'è un grande cambiamento che sappiamo che avverrà, ma di cui, soprattutto qui da noi, non riusciamo a fissare i lineamenti.

Il problema del nostro paese è che deve affrontare questa realtà con la consapevolezza che potrà diventare più povera sia a livello del singolo che di risorse collettive disponibili. L'Italia in questo momento è molto in bilico, già prima scivolava gradualmente nel declino, adesso rischia di precipitare.

Allora o lo shock del Coronavirus stimola delle controtendenze per cui si trova la capacità di reazione o la nostra società tenderà ad affogare.

Il rischio c'è e bisogna saperlo.

## Automotive

# LA GRANDE INCOGNITA INDUSTRIALE

Fabio Di Gioia\*

**L**a pandemia ha posto il settore dell'automotive, come tutti gli altri, di fronte a due ordini di problemi: quello igienico-sanitario, da gestire nell'immediato, e quello di prospettiva, ancora quasi totalmente da analizzare. In particolare per Fca la vicenda pandemica è caduta nella fase in cui si sta perfezionando la fusione con il Gruppo Psa contribuendo a rendere più complessa una già difficile nostra analisi di dettaglio.

Nei primissimi giorni dell'epidemia (ultima settimana di febbraio), in incontri con le Rsa e gli Rls delle Strutture centrali torinesi finalmente unitari dopo dieci anni di pratica separata, i rappresentanti aziendali hanno posto l'enfasi sulla necessità di non fermare l'azienda ed hanno evitato, in assenza di strumenti dedicati (Cigo) sopraggiunti poi con il DL 18 del 17 marzo, messe in libertà massive di operai così come non hanno «aperto» immediatamente sul lavoro agile per gli impiegati. Nonostante da parte sindacale si fosse immediatamente registrato un notevole timore nei lavoratori e si sottolineasse la necessità di intervenire tempestivamente con provvedimenti radicali, l'azienda ha inizialmente risposto con la disponibilità a gestire i singoli casi di persone venute a contatto con potenziali fonti di contagio. Ma con l'esplosione dell'epidemia è apparso subito chiaro a tutti che occorrevano risposte straordinarie e non si poteva più gestire in sicurezza la presenza «in fisico» delle persone rimaste nello stabilimento (tutti gli operai e una piccola parte di impiegati prevalentemente collegati ad attività da svolgersi in fisico). L'azienda a quel punto, complice l'orientamento unitario delle Rsa volto a ritenere prioritaria la

salvaguardia della salute degli addetti rispetto al proseguimento delle attività ad ogni costo (lettera unitaria del 22 marzo all'azienda con cui si chiedeva la sospensione immediata delle attività in situ e relativo volantino), è addivenuta a più miti consigli e, tranne rarissime eccezioni, non è stato necessario ricorrere a iniziative conflittuali per attuare tali risposte consistenti nell'interruzione delle attività (con causale da stabilirsi, ma con l'impegno a non far perdere salario) degli operai e degli impiegati collegati. Di norma gli Rls hanno dovuto ricorrere all'azienda solo per pochi casi in cui, di fatto, era un singolo responsabile a impedire l'interruzione dell'attività a lui riconducibile, ma in questi casi l'azienda è intervenuta con puntualità sbloccando la situazione.

Fino al Decreto legge n.18 del 17 marzo e alla definizione delle linee guida nazionali non è stata prodotta specifica accordistica locale. Successivamente si sono espletate le procedure legate all'erogazione della Cig (richiesta del 19 marzo ed esame congiunto tenutosi on line il 20) e successivamente si è recepito il Protocollo siglato in sede nazionale il 9 aprile. In parallelo Fca agiva su alcune Prefetture per riuscire a ottenere rientri su base volontaria nel sito (Mirafiori, in aree correlate a Sperimentazione) grazie al codice Ateco che identificava le attività di «Ricerca e sviluppo». Per verificare che in questi rientri si ottemperasse al Protocollo di sicurezza, gli Rls hanno eseguito sopralluoghi e hanno calendarizzato e svolto riunioni quotidiane con i rappresentanti aziendali. Punti dolenti sono stati, tra tutti, le attività di igienizzazione, la disponibilità di dispositivi di protezione in quantità suf-

//

**con l'esplosione dell'epidemia è apparso subito chiaro a tutti che occorrevano risposte straordinarie e non si poteva più gestire in sicurezza la presenza «in fisico» delle persone rimaste nello stabilimento**

//



ficiente e il rispetto del distanziamento nelle aree comuni. Vista l'esiguità dei numeri in rientro (circa 400 persone, quasi tutte automunite, suddivise in diversi punti di almeno tre siti del comprensorio) non c'è stato modo di verificare criticità legate all'utilizzo di mezzi pubblici, comunque molto vuoti grazie al perdurare del lockdown generalizzato. Tuttora si sta procedendo secondo questa prassi di incontri e sopralluoghi in attesa di testare il sistema a fronte di un rientro più generalizzato. Non posso pronunciarmi sulle specificità di applicazione del protocollo sulle linee di produzione (problemi differenti rispetto al nostro ambito a prevalenza impiegatizia), comunque il confronto è tuttora in corso e attende anch'esso la prova del nove di rientri massivi. In merito alla produzione occorre constatare che a criteri di salvaguardia della salute si sovrappongono obiettivi meno nobili di contenimento dei costi attraverso la Cigo, altrimenti non si spiegherebbe il rifiuto opposto ai compagni della Carrozzeria di Mirafiori operanti su Maserati Levante che chiedevano di fare il «salto-vettura» (un gancio pieno e uno vuoto) al fine di agevolare il distanziamento.

L'erogazione della cassa integrazione (richiesta fino al 18 maggio), complice la decisione di Fca di fermare lo sviluppo di alcuni progetti di nuovi veicoli, ha avuto come contraccolpo un ricorso abbastanza generalizzato alla sospensione di molti impiegati che fino al 17 marzo avevano operato da domicilio. A riprova di ciò, la disponibilità generalizzata di Fca alla collaborazione mostrata sul versante igienico-sanitario non è stata riscontrata nella gestione degli strumenti di sospen-

sione: infatti, in risposta a richieste unitarie, l'azienda ha comunicato che la salvaguardia dei ratei per i cassintegrati «non rientrava tra gli obiettivi aziendali»; che non intendeva in alcun modo gestire o incentivare la rotazione tra i cassintegrati lasciando piena discrezionalità ai singoli responsabili; che non era disponibile a erogare agli aventi diritto l'indennità funzioni direttive nel periodo di Cigo (accaduto in passato), e che demandava a un non meglio

**la necessità di sindacato continua a esserci e che i lavoratori riconoscono ai delegati un patrimonio di affidabilità che dovrà essere capitalizzato**

precisato «tavolo nazionale» questioni quali il far prevalere sulla Cigo almeno i congedi per decesso e consentire di sostituire gli istituti personali (ferie/Par residui) messi a inizio Cigo con gli istituti potenziati per decreto quali Legge 104 e congedo parentale (salvo, ovviamente, averne diritto). Interessante notare che in Cnh industrial si

è addivenuti ad accordo in tal senso.

Nonostante la fantasia di molti compagni e compagne che hanno saputo utilizzare al meglio i social network per mantenere i contatti con la rete di conoscenze maturata in fabbrica, in questo periodo è stato faticoso interagire con i lavoratori, ma nonostante tutto i canali di comunicazione con loro non si sono mai chiusi. Siamo informati sui rientri dai diretti interessati così come riceviamo segnalazioni di casi critici da verificare di persona, mentre da parte nostra diffondiamo volantini, comunicati e aggiornamenti della situazione tramite i social. Da questo punto di vista si può affermare che la necessità di sindacato continua a esserci e che i lavoratori riconoscono ai delegati un patrimonio di affidabilità che dovrà essere capitalizzato una volta tornati alla normalità, facendo il possibile per cercare di proseguire in forma unitaria il rapporto con l'azienda.

L'approccio ai problemi di prospettiva non è meno difficile della gestione emergenziale della sicurezza dei lavoratori. Questo è dimostrato anche dalla varietà di risposte, spesso anche contraddittorie, che molti soggetti hanno dato alla domanda su quali impatti questa epidemia possa lasciare sul prodotto auto. Esistono i sostenitori della tesi che l'auto ritornerà centrale nella mobilità a causa della necessità di distanziamento sociale, mentre altri ipotizzano che essa soffrirà di crisi prolungata a causa del combinato disposto tra diminuzione della domanda conseguente alla minor disponibilità economica della clientela e di una parallela disaffezione, per motivi igienico-sanitari, a strumenti quali il car-sharing (che, sia detto per inciso, è per

elezione il bacino di utenza dell'incombente auto elettrica). Ma, a ben guardare, potremmo ipotizzare che queste tesi, indipendentemente da quella che si realizzerà, siano entrambe destinate a durare soltanto per il periodo transitorio che oggi definiamo con l'etichetta «condividere con il virus», la cui durata non è ancora nota. Da un punto di vista sindacale, invece, potrebbe essere molto più interessante verificare quali modifiche del processo produttivo verranno introdotte per poter attuare la ripresa lavorativa in sicurezza e se queste potranno essere tradotte in una modifica permanente dell'organizzazione del lavoro con il potenziale obiettivo di una migliore conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro, sia esso vincolato alla catena o di ufficio. D'altra parte, una delle riflessioni che si sentono più spesso in questo periodo è se saremo capaci di imparare qualcosa dall'esperienza traumatica di questi mesi, senza dubbio l'umanizzazione dell'attività lavorativa e la liberazione di tempo da dedicare ad altro sarebbero già ottimi obiettivi.

Se focalizziamo le riflessioni su Fca risaltano immediatamente le debolezze ed i punti di forza con cui dovremo misurarci, ammesso che l'interlocuzione con l'azienda continui ai livelli attuali: oltre al problema di fondo, cioè di aver subito questo evento in un momento in cui la parte europea di Fca era già in grave sofferenza, una criticità è data dal fatto che c'è una fusione incombente e apparentemente l'azienda pare aver utilizzato il fermo imposto dall'epidemia per risolvere alcuni problemi eminentemente tecnici legati all'architettura su cui sviluppare i modelli futuri, in particolare se svilupparli su pianali Psa o Fca. Aver

sospeso i modelli in sviluppo e non vederli ripartire al 4 maggio vorrà dire aver rimandato certe scelte a dopo la fusione, con un esito che è facile intuire. I punti di forza potrebbero provenire dalla dimensione degli stabilimenti Fca: Mirafiori, per citarne uno solo, è ancora il più vasto stabilimento automotive dell'Europa occidentale e in un momento in cui si potrebbe riflettere su cambiamenti organizzativi, avere spazio a

**// una delle riflessioni che si sentono più spesso in questo periodo è se saremo capaci di imparare qualcosa dall'esperienza traumatica di questi mesi //**

disposizione sarebbe un jolly non da poco. Se, vuoi per motivi contingenti (distanziamento sociale), vuoi per innovazioni tecnologiche imposte dalle normative europee (modelli a zero emissioni), c'è necessità di ripensare le linee di produzione, allora Fca ha carte da giocare. Oltre a ridefinire le linee esistenti si potrebbe addirittura pensare a un salto di qualità che rimetta dentro

uno stesso sito, in prossimità dell'assemblaggio del prodotto finito, anche la produzione di quei componenti ad alto ingombro ed elevato costo logistico (plancia portastrumenti, stampaggio paraurti, gruppo riscaldatore/condizionatore, sedili, scarico - notare che quattro di questi cinque sistemi sono applicati sia su endotermico che su nuove tecnologie). Questa strategia è già in parte applicata, per alcuni dei sistemi sopra elencati, a Tychy (Polonia) e a Kragujevac (Serbia). Perché non in Italia? Parlando di auto elettriche e ibride, quello stesso spazio a disposizione potrebbe essere rivendicato per portare all'interno di Fca la produzione di batterie e motori elettrici per autotrazione senza limitarsi a essere gli assemblatori di un prodotto acquistato da terzi.

Questa discussione potrebbe diventare ulteriormente interessante se si andasse a giocare in casa di Fca accettando come assunto il paradigma spesso sbandierato dall'azienda, cioè che il prodotto di domani sarà la mobilità e non più l'automobile e andando a discutere su quali ricadute operative esso possa avere: se si vende mobilità è lecito incatenarsi alla produzione di un solo vettore (automobile)? Il prodotto «mobilità», declinato in tutta la sua complessità, non diverrebbe quindi qualcosa di talmente strategico da dare il diritto a una golden share al paese che ne ospita la produzione? Potrete obiettare se servisse una pandemia per discutere di questo. No, ma d'altra parte serviva una pandemia per rendersi conto di avere sopra la testa splendide nuvole che si rincorrevano e dedicare mezz'ora a guardarle?

\*Rsa Fiom Strutture Centrali torinesi Fca



## Aerospazio

# VOLO DI RICOGNIZIONE

Claudio Gonzato

**I**l settore dell'aerospazio in Italia, ma in generale nel mondo, è uno dei settori più rilevanti a livello industriale, per numero di occupati e redditività economica. Esso non ha risentito dal Dopoguerra a oggi di crisi significative, nemmeno in maniera strutturale durante la crisi finanziaria del 2008 e quella legata agli attentati dell'11 settembre, tuttavia oggi potrebbe essere quello che maggiormente risentirà della crisi legata al Covid-19, anche quando sarà debellato il virus.

L'aerospazio inoltre è un settore che non ha visto ancora i paesi emergenti a livello mondiale sottrarre negli ultimi vent'anni fette di mercato significative ai produttori storici, rimanendo circoscritto pertanto a pochi paesi: Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna, Germania, Italia, Russia, Israele, e solo la Cina appare quale nuovo soggetto in rapida ascesa nel mercato.

Nel nostro paese, il settore dell'aerospazio rappresenta, con le sue maggiori aziende (Leonardo, GE Avio, TAS Italia, Telespazio, MbdA) e le centinaia di piccole e medie aziende dell'indotto, il primo settore per numero di addetti e fatturato all'interno di Federmeccanica.

Durante la fase acuta della pandemica, anche a fronte delle specificità per il settore previste nel Dpcm del 22 marzo, dove il Governo, su pressione di Confindustria, ha ritenuto le aziende dell'aerospazio come «essenziali e strategiche», si sono manifestate in maniera differente criticità e conflitti, che hanno portato a dichiarazioni di sciopero a livello nazionale e territoriale.

La gestione, a fronte della dichiarata volontà delle aziende di non fermare le attività, ha portato fermate spontanee dei lavoratori e scioperi che hanno consentito, nelle aziende con una presenza del sindacato strutturata, la fermata delle attività produttive per le

giornate necessarie alle sanificazioni e alla messa in sicurezza delle postazioni/uffici lavorative.

A differenza delle aziende dei settori dell'automotive, dell'elettrodomestico, e della cantieristica navale, chiuse a fronte del mancato inserimento dei loro codici Ateco tra quelli autorizzati dal Governo, per l'aerospazio sostanzialmente non si è mai verificata una sospensione totale. Ciò ha comportato una difficoltà oggettiva nella gestione quotidiana per i delegati nel rendere sicuri i luoghi di lavoro, alternando il conflitto al confronto sindacale. Va detto tuttavia, almeno per le aziende con un livello di relazioni sindacali consolidato e strutturato, che la gestione è avvenuta con un livello di confronto adeguato, seppur in molti casi alternando lo stesso con iniziative di sciopero.

Tuttavia i tempi di reazione per consentire, da una parte la non chiusura delle attività e dall'altra la messa in sicurezza degli stabilimenti è avvenuta abbastanza rapidamente. Come questo è stato possibile? Con una mediazione oggettiva, pur se le aziende dichiaravano che le attività proseguivano: rallentamento delle attività produttive al 20/25%, rapido uso dello smart working anche semplicemente dichiarato, un abbondante utilizzo del cosiddetto «assenteismo aziendale», e una presenza di fatto su base volontaria. Anche senza dirlo espressamente, le attività a partire dal 9 marzo e per 2 settimane sostanzialmente si sono fermate. Il problema è stato come trovare le coperture per una situazione di tale natura. Per la maggior parte dei grandi gruppi, a parte GE Avio che ha aperto le procedure per Cigo «Covid-19», come analogamente fatto dalla stragrande maggioranza delle aziende dell'indotto, si sono raggiunte intese condivise tra impresa e sindacato. Gli accordi hanno



**il settore dell'aerospazio rappresenta, con le sue maggiori aziende e le centinaia di piccole e medie aziende dell'indotto, il primo settore per numero di addetti e fatturato all'interno di Federmeccanica**





previsto un utilizzo di istituti contrattuali da parte dei lavoratori (2/3 giornate di par collettivi, istituti residui 2019) e coperture aggiuntive da parte delle aziende (permessi retribuiti a carico aziendale, smonetizzazione delle festività cadenti di sabato e domenica con riconoscimento di giornate intere in alternativa alle 6,66 ore normalmente retribuite).

Oltre a ciò, si sono costituiti fondi solidali congiunti, nei quali le aziende da subito hanno dato un'ampia disponibilità di giornate messe a disposizione, e in contemporanea su base volontaria i lavoratori hanno fatto confluire ferie e par degli anni precedenti, da utilizzare per le ulteriori coperture delle assenze, terminati gli istituti condivisi.

In una seconda fase, dopo la primissima fase emergenziale, si sono individuati e concordati orari di turnazione per operai e impiegati, anche ridotti rispetto a quanto previsto dal Ccnl, al fine di avere la maggior parte dei lavoratori al lavoro e, al contempo, garantire la sicurezza in archi temporali che consentissero sanificazioni tra un turno e l'altro.

Il sindacato, con l'azione determinate degli Rsu/RLs nei luoghi di lavoro nel controllo e con l'azione contrattuale, unitamente alle riunioni da remoto con i coordinamenti delle aziende maggiori, ha visto una gestione fino a oggi non traumatica nel contesto dato. Emerge tuttavia un limite oggettivo: dove il sindacato non è presente o dove non vi è stato un coordinamento capillare tra Rsu, Fiom territoriali e nazionale si sono avute le maggiori criticità, e molto spesso le aziende hanno proceduto unilateralmente. Perché se da una parte è emerso un mondo diffuso di aziende piccole e medie, venuto alla luce con le molteplici richieste per l'attivazione della Cigo, nelle quali non vi è rappresentanza sindacale strutturata, contemporaneamente è

apparsa chiara l'importanza e la funzione determinante del sindacato nella gestione della crisi.

Quest'ultima riflessione deve aprire una discussione al nostro interno come Fiom, non solo nel settore dell'aerospazio, su come costruire la rappresentanza dove oggi non è presente, aprendo spazi alla sindacalizzazione che senza questa crisi imprevedibile probabilmente non sarebbe venuta alla luce nella sua interezza.

Ora l'altra domanda che in qualche modo comincia a prendere corpo nell'approrssimarsi della «fase 2» è: quale futuro e quale assetto industriale ci si presenterà al termine della diffusione del Covid-19 nel settore dell'aerospazio e difesa?

Perché se a oggi nessuno è in grado di sapere o ipotizzare quando si tornerà alla normalità e come, tuttavia quando ciò avverrà, è probabile che il mondo dei trasporti non sarà quello che avevamo conosciuto prima della pandemia. Cambierà il modo di muoversi per lavoro, per l'approvvigionamento delle merci legato all'inevitabile calo dei consumi, nel turismo, secondo quali saranno le scelte e le mete per chi potrà permetterselo, per studio e per i ricongiungimenti familiari.

Sarà un mondo nuovo sempre globale, ancora più interconnesso virtualmente e da remoto, ma sicuramente molto meno fisicamente.

Per provare a dare delle risposte a questi temi e ipotizzare delle proposte, seppur parziali in questo momento in assenza di un quadro chiaro e definito, è necessario evidenziare e partire da quali erano le maggiori filiere produttive del settore. Molte di queste filiere sembrano apparentemente slegate e a se stanti tra loro, al contrario invece quasi tutte risultano interconnesse e dipendenti le une dalle altre.

Se andiamo a spacchettare il settore dell'ae-

ros spazio, sostanzialmente si può suddividere nei seguenti segmenti: il civile, il militare e lo spazio.

Le filiere principali risultano essere: velivoli civili e militari; elicotteri civili, militari e per la pubblica assistenza; l'elettronica civile e per la difesa; radaristica e sistemi di telecomunicazione; armamenti terrestri, marini, e missilistici; produzione e controllo dei sistemi satellitari civili e militari (spazio); produzione, progettazione e revisione di motori aeronautici civili e militari; e infine la miriade di piccole e medie imprese dell'indotto di fornitura e subfornitura presenti su tutto il territorio italiano, che dipendono e lavorano per tutte le filiere indicate precedentemente.

Esattamente un mondo industriale interconnesso, strettamente legato e totalmente dipendente da come si riposizionerà il mercato.

Il segmento civile, rispetto a quanto durerà la pandemia, determinerà un quadro differente a seconda delle produzioni. Partendo dai voli per il trasporto civile, saremo di fronte a una vera rivoluzione dell'utenza, per numeri e per necessità. Inoltre molto dipenderà da quante compagnie aeree sopravviveranno a periodi medio-lunghi di messa a terra delle flotte attualmente disponibili. Quante di esse riusciranno a non dichiarare fallimento, e quante potranno essere salvate dai governi dei vari paesi interessati.

Altro elemento da tenere presente, sarà quello relativo al periodo di mantenimento di alcune restrizioni. Per quanto tempo ancora saranno presenti i distanziamenti sui voli, ma soprattutto quando si tornerà a volare liberamente tra gli Stati?

Ma soprattutto ci si deve chiedere quanti vorranno o dovranno viaggiare veramente attraverso il trasporto aereo?



Il nostro paese inoltre, nel settore dei velivoli civili, dipende per la quasi totalità, al netto delle produzioni a corto raggio, dai due colossi mondiali del settore: Boeing e Airbus. Appare chiaro pertanto che dipenderemo molto dalle scelte di altri.

Un velivolo per la sua costruzione ha tempi non paragonabili ad altri settori, essi sono più lunghi e più lenti nella ripartenza, ma soprattutto i processi produttivi non consentono per le dimensioni dei prodotti analogie con le catene di montaggio classiche. Nessuna produzione del trasporto aereo può essere iniziata e non portata a termine, tanto meno stoppata, pena costi di gestione fissi ingenti.

Un aereo se non finito, o in assenza delle parti per il suo completamento rimane sullo scalo, con costi fissi consistenti giorno per giorno. Il paragone è analogo a quello delle compagnie aeree: un aereo a terra è un costo e basta, non aumenta il suo valore anzi, non volando non si hanno i soldi per pagarlo.

Il segmento degli elicotteri civili, pur essendo in questo caso con Leonardo tra i leader a livello mondiale, non sta particolarmente meglio.

Perché anche alla fine della fase emergenziale, se le attività legate alla pubblica amministrazione (elisoccorso, vigili del fuoco, forze armate per il controllo del territorio) manterranno o leggermente aumenteranno gli ordini precedenti, le altre quote di mercato significative, attività lavorative (piattaforme off-shore petrolio e gas o altre località remote particolarmente difficile da raggiungere), i privati (grandi compagnie per trasporto delle classi dirigenti, uomini di stato e imprenditori facoltosi, voli di stato) già oggi segnano un ridimensionamento delle consegne per l'anno in corso.

Se per il primo segmento probabilmente ci potrà essere un calo, legato alla riduzione dei consumi a livello mondiale, con una conseguente diminuzione della richiesta di greggio e gas; per il secondo molto dipenderà dall'atteggiamento che avranno gli Stati e i ricchi del pianeta.

Infine l'elettronica civile e la radaristica saranno legate direttamente a quanto produrranno i segmenti sopra indicati. Un velivolo o un elicottero civile non vola senza i computer di bordo, ma la produzione degli stessi è direttamente legata a quanti mezzi si produrranno. Analogo discorso vale per le produzioni di motori aeronautici, i cui tempi di realizzazione sono 100 volte superiori a quelli di una autovettura.

Tutti gli analisti del settore, ma ormai anche i dirigenti delle multinazionali, non prevedono un ritorno ai volumi del 2018/19 prima del 2023, un arco temporale lunghissimo da gestire con molteplici incognite sulla tenuta industriale e occupazionale.

Il segmento militare, e contestualmente quello dello spazio, pur dipendendo per la maggior parte da programmi e commesse istituzionali dei vari paesi, presenta incognite e ricadute abbastanza simili. Nei periodi di crisi i conflitti e le guerre tristemente non diminuiscono, al contrario purtroppo troppo spesso aumentano o si intensificano quelle già in atto. Ma se qualcuno volesse fare il cinico e sentirsi fuori dalla crisi che si presenterà a fine pandemia, per il nostro paese e per fortuna, la Costituzione e le direttive governative impediscono la vendita di armi ai paesi in guerra.

Pertanto i maggiori programmi militari che oggi ha o aveva in campo il nostro paese, sono quelli legati allo sviluppo di progetti in consorzio per il sistema di difesa europeo. Anche qui la domanda è d'obbligo: nella crisi economica che l'Europa si troverà ad affrontare al termine della pandemia: quanti soldi potranno ancora essere convertiti su questi programmi? E inoltre questi programmi definiti e finanziati prima della diffusione del virus saranno ancora ritenuti dai paesi della Comunità Europea una priorità?

E inoltre siamo certi che gli Stati che hanno acquistato armi in una fase non di recessione confermeranno gli acquisti?

Oppure nel segmento spazio, quante risorse saranno destinate ai nuovi programmi sia in ambito nazionale (Asi) sia in ambito europeo (Esa)? Andare su Marte e sulla Luna potrebbe non essere una priorità in un fase di recessione economica.

Oggi nel settore dell'aerospazio si sta lavorando sulle attività in corso prima della pandemia, e siccome i tempi di realizzazione sono molto più lunghi rispetto alla costruzione di un'autovettura, di un bus o di un veicolo industriale, si sta portando a termine l'esistente, e si spera, visti gli ordini a portafoglio e con tempi di realizzazione molto lunghi, che in qualche modo non vi siano grandi disdette dell'ordinato e si possa almeno continuare con attività rallentate.

Finita l'analisi e le considerazioni ora serve qualche proposta e un indirizzo, per gestire una fase critica che sarà molto lunga.

Il primo punto, pena la perdita del ruolo industriale e politico per il paese nel settore, è quello di un sostegno a lungo termine per i

lavoratori delle industrie grandi, medie e piccole presenti sul territorio. Non sostenere economicamente questo settore, a partire dai lavoratori, significa perdere capacità progettuali, manifatturiere e di ricerca a scapito degli altri paesi.

L'altro elemento fondamentale, prima di fare qualsiasi ragionamento di riconversione o di sviluppo su nuovi progetti, che peraltro potrebbero avvenire come il trasporto di merci e persone con controllo da remoto, in assenza di un quadro consolidato sia a livello economico e sia rispetto ai nuovi modelli di trasporto, è quello di continuare a investire in ricerca e sviluppo con le Università, i centri di ricerca pubblici e privati al fine di mantenere competenze di primo livello e di eccellenza.

Il terzo punto che va esplorato e che diventa imprescindibile nella lunga fase di crisi, è quello della presenza dello Stato all'interno delle grandi aziende italiane con capitale pubblico e relative quote nell'azionariato. Non è pensabile che in un settore strategico come quello dell'aerospazio le scelte siano lasciate in mano ai privati o peggio alle scelte delle multinazionali straniere.

Quarto punto, il più complesso, va rivisto e ridisegnato il modello di trasporto sul territorio nazionale, sia nell'ambito lavorativo che in quello dello spostamento delle persone e delle merci.

Sono e saranno scelte complesse, difficili e coraggiose, ma non si può pensare che durante la crisi epidemiologica nei Dpcm si consideri il settore dell'aerospazio e della difesa come essenziali e strategici, e alla fine della pandemia si lasci in mano la ripartenza e la riorganizzazione del settore ai privati, senza la presenza dello Stato quale soggetto che vincoli le scelte nell'interesse del paese.

Nelle ultime settimane si è sempre ripetuto e sentito da tutti lo slogan «Andrà tutto bene». Ora perché ciò avvenga, e tutti ci auguriamo che possa avvenire, o dietro le scelte ci saranno le migliori intelligenze del nostro paese, un imprescindibile confronto tra le parti sociali, e lo Stato con il ruolo di guida e controllo sulle stesse, altrimenti inevitabilmente per qualcuno «Andrà molto bene» e saranno in pochi, per gli altri «Andrà molto meno bene» e quest'ultimi saranno in tanti soprattutto i lavoratori del settore dell'aerospazio e della difesa. La Fiom-Cgil ha sempre ribadito che ci salva tutti insieme e non da soli, partendo dalle lavoratrici e dai lavoratori, l'impegno e la difesa per tutti da parte dell'organizzazione inizia da qui.



## Navalmeccanica

# CRISI IN ALTO MARE

Roberto D'Andrea

**I**l più importante complesso cantiere navale d'Europa e il quarto al mondo (dopo i giganti asiatici di Corea, Cina e Giappone): questa è Fincantieri. Azienda pubblica, nata dall'Iri nel dicembre 1959, è oggi controllata per il 71,6 per cento da Fintecna, società finanziaria del ministero dell'Economia e parte del gruppo Cassa depositi e prestiti. Bisogna dire, però, che il capitale è pubblico ma la gestione è privata: la Cassa depositi e prestiti opera con criteri di gestione privatistici, non vi è alcuna garanzia di controllo statale.

Da tempo infatti la Fiom denuncia l'assenza d'indirizzo pubblico sulle scelte industriali o i mancati controlli sulle aziende degli appalti, con ditte affidatarie delle lavorazioni che non applicano correttamente il Ccnl e non pagano i contributi e le tasse.

Il gruppo è leader mondiale nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia (navi militari, offshore, navi da crociera, riparazioni e trasformazioni navali). Fincantieri fa i maggiori utili nel militare, la cui committenza è pubblica, e con quegli utili appiana le inefficienze del settore cruise. Inefficienze causate dall'estrema frammentazione dei processi e da forniture e lavorazioni, ad esempio quelle provenienti dalla Romania, che non rispondono a criteri di qualità.

Fincantieri ha sede a Trieste, conta complessivamente 19.000 lavoratori nel mondo e 20 stabilimenti diffusi in quattro continenti. In Italia ha 8.100 dipendenti (di cui circa la metà impiegati) e un indotto degli

appalti di circa 25.000 addetti (di questi il 20 per cento è in somministrazione), distribuiti in otto stabilimenti: Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia) e Genova Sestri Ponente per le navi da crociera; Ancona, Palermo e Castellammare di Stabia (Napoli) per le navi da trasporto; Genova Riva Trigoso e Muggiano (La Spezia) per le navi militari.

Numerosi sono i lavoratori migranti: i bengalesi sono la comunità più presente, ma ci sono cantieri in cui si superano le 40 nazionalità. Per tutti questi addetti, in particolare quelli degli appalti manca una reale parità di trattamento.

Per questo la Fiom ha realizzato una specifica campagna di tesseramento 2020, dal titolo «Siamo tutti sulla stessa barca».

Manifesti, adesivi e materiali vari sono declinati in più lingue, a partire appunto dal bengalese, per dare un segnale sulla priorità che deve avere l'unità dei lavoratori, nonostante le difficoltà di linguaggio, le differenze di diritti e la frammentazione del mondo del lavoro.

La produzione è sempre più fondata sul decentramento e sull'appalto della quasi totalità delle attività produttive. A costruire le navi sono, concretamente, le decine di migliaia di lavoratori esterni, che sono i primi che hanno sofferto la crisi causata dal Covid-19. La dimostrazione è nelle richieste di cassa integrazione: delle oltre 400 ditte degli appalti che ruotano attorno a Fincantieri, soltanto 120 hanno richiesto gli ammortizzatori sociali, ossia quelle che hanno una struttura industriale più grande e solida. E in tutte le altre, nella stragrande maggioranza, dominano i rapporti di lavoro discontinui o precari: sfruttamento od occu-



**La smisurata presenza di appalti e subappalti è la grande questione di Fincantieri. Perché porta con sé rapporti di lavoro precari e discontinui, riduzione dei diritti e delle tutele, fenomeni di sottosalario o di irregolarità contrattuali e contributive**





pazione irregolare, come poi hanno dimostrato alcune recenti inchieste della magistratura. Queste aziende nella crisi sono sparite, hanno messo i lavoratori in libertà e non c'è a oggi traccia di cosa faranno alla ripresa.

C'è quindi una notevole fragilità di tutto ciò che sta attorno all'azienda principale. Questo è proprio dovuto al modo in cui Fincantieri ha organizzato la sua produzione, ossia con una frammentazione del ciclo produttivo molto estesa. Fincantieri si è spinta moltissimo sulla strada delle esternalizzazioni e del dumping salariale e contrattuale: la nave è una città galleggiante, dentro ci sono lavoratori di ogni tipo e decine di contratti diversi.

Ma c'è di più: il numero dei lavoratori coperti dai contratti collettivi nazionali è inferiore a quello delle altre aziende di pari dimensione, e ciò comporta che gli addetti delle ditte in appalto sono esclusi dal sistema della rappresentanza sindacale e della contrattazione.

La smisurata presenza di appalti e subappalti, dunque, è la grande questione di Fincantieri. Perché porta con sé, appunto, rapporti di lavoro precari e discontinui, riduzione dei diritti e delle tutele, fenomeni di sottosalario o di irregolarità contrattuali e contributive. L'azienda dovrebbe tornare ad assumere, riportando gli appalti a una percentuale fisiologica, senza l'abuso che invece riscontriamo oggi. L'emergenza Coronavirus, quindi, può essere l'occasione per ripensare le modalità di tutto il sistema: servirebbe reinternalizzare la costruzione e tutto ciò che fa parte del core business, che è poi la base della cantieristica navale, avendo così anche un maggiore controllo

dei processi produttivi. Alle esternalizzazioni potrebbero essere riservate quelle lavorazioni che non sono proprie dell'azienda, come la decorazione o l'arredamento.

In gennaio si è aperto con Fincantieri il tavolo degli appalti con la richiesta sindacale di assicurare la piena parità di trattamento fra lavoratori interni ed esterni, a partire dal diritto di partecipazione alle assemblee di sito, alla libertà di accesso ai servizi aziendali (come spogliatoi e navette), al pagamento del pasto da parte delle ditte in appalto.

La Fiom chiede a Fincantieri di tutelare i lavoratori nel caso di cambio appalto, in modo che possano continuare a operare all'interno del proprio cantiere, acquisendo il diritto soggettivo alla ricontrattualizzazione. La Fiom, infine, ha chiesto che vengano messe a disposizione tutte le informazioni sulle ditte in appalto coinvolte (comprensive del numero degli addetti presenti): questo per poter controllare la coincidenza fra le ore lavorate e quelle effettivamente retribuite ai lavoratori, una situazione che si presta sovente a fenomeni distortivi.

Per il futuro c'è grossa preoccupazione: per i prossimi mesi non si annuncia nulla di buono, in particolare per il settore cruise. Le compagnie di navigazione hanno azzerato gli utili, perché le crociere sono tutte ferme. In questo periodo, inoltre, si vendevano i biglietti per le vacanze estive e autunnali e ovviamente a causa del Covid-19 non ci sono prenotazioni.

È per questo che la crisi in atto avrà un effetto trascinarsi anche sul versante della richiesta di navi da parte degli

armatori: per ora non è evidente, ma non potrà non esserci.

La crisi che probabilmente ci troveremo ad affrontare, però, può essere anche l'opportunità per ripartire in una maniera diversa. Dal punto di vista produttivo diversificando le produzioni per essere capaci di rispondere al meglio alle problematiche generate dai mercati: lavorando ad esempio per le infrastrutture del paese (come già accaduto per la realizzazione del ponte di Genova) e puntando su navi in grado di inquinare meno, differenziando le produzioni, allargandole anche alle navi merci e al trasporto passeggeri, per contribuire anche nel settore navale alla necessaria salvaguardia dell'ambiente.

Da questo punto di vista è necessario che il governo ripensi la mobilità delle merci, incentivando il trasporto via nave in sostituzione di quello su gomma per la miriade di merci per le quali ciò è possibile. Questo contribuirebbe sicuramente anche alla riduzione delle emissioni inquinanti e dei particolati, che tanta responsabilità hanno avuto a quanto pare anche nella trasmissione del virus e nella propagazione della pandemia in determinate aree del paese. Occorre quindi ripartire in un modo in cui il miglioramento della qualità delle navi prodotte e il maggiore controllo dei processi produttivi si traduca pienamente, per quanto riguarda i lavoratori, anche nel progresso dei diritti e delle condizioni di chi lavora nei cantieri.

Un sistema produttivo che produce meglio, che riporta a un numero più lecito gli addetti alle dirette dipendenze e che tratta meglio i lavoratori dell'appalto sarà un sistema produttivo più solido.

## Ferrovionario

# BINARIO DI PARTENZA

Mariano Carboni

**F**in dal primo istante, quando l'Organizzazione mondiale della sanità ha ufficializzato l'esistenza della pandemia, abbiamo capito che avremmo dovuto approfondire uno sforzo negoziale «straordinario» per la salvaguardia della salute dei lavoratori e per una radicale modificazione dell'organizzazione del lavoro, in grado di garantire il rallentamento, per la sicurezza, e la prosecuzione di un minimo di attività produttiva, nei settori essenziali. Sapevamo che, in presenza di una marea di investimenti, per tutto il settore ferroviario, nonostante un portafoglio ordini traboccante di commesse, saremmo dovuti ricorrere «paradossalmente» alla cassa integrazione, per salvare i lavoratori. Abbiamo dovuto scioperare, ed abbiamo chiesto al governo di attivare nuovi strumenti di ammortizzazione sociale, per garantire il massimo della rotazione possibile, dei lavoratori con mansioni fungibili, con l'intento di scongiurare i licenziamenti e di salvaguardare i livelli occupazionali. Noi per primi, ci siamo dovuti adattare alle nuove regole del distanziamento sociale, sperimentando un nuovo sistema di relazioni sindacali basato sul confronto da remoto, mediante l'utilizzo degli strumenti tecnologici, sia nel rapporto con le rappresentanze sindacali unitarie, sia nel rapporto con i management aziendali. Abbiamo utilizzato tutte le forme di comunicazione possibile, anche i social network, per trasferire ai lavoratori lo sforzo contrattuale che è stato realizzato. Dal punto di vista negoziale, abbiamo diviso la fase in due momenti distinti di confronto: una fase di «confronto immediato» e una fase di «approfondimento».

### Confronto immediato

Costruzione degli accordi quadro, nei grandi gruppi, per applicare le nuove disposizioni normative; modalità di applicazione del protocollo anti-contagio e conseguente richiesta di fermata degli stabilimenti di produzione, non in grado di rispettare il distanziamento sociale; analisi delle peculiarità (costruzione dei veicoli e segnalamento) introduzione di modalità diverse di effettuazione della prestazione, tenendo conto della differenza sostanziale delle mansioni; verifica della condizione di sicurezza dei dipendenti impegnati in attività di manutenzione, riparazione e assistenza tecnica, presso i cantieri dei clienti; richiesta di utilizzo della cassa integrazione e identificazione delle mansioni non remotizzabili; riunioni dei comitati paritetici, con cadenza ravvicinata; utilizzo, nella misura massima possibile, dello strumento dello smart working; suggerimenti e critiche sull'organizzazione del lavoro nei reparti di produzione e di allestimento; riorganizzazione del sistema complessivo degli appalti e nuove forme di interazione nelle aziende di produzione; acquisto di prodotti disinfettanti, consegna dei dispositivi di protezione individuale e programma periodico di sanificazione degli ambienti; riorganizzazione del sistema dei trasporti collettivi e regolamentazione degli accessi; approvvigionamento e sanificazione della materia prima e conseguente carico dei prodotti in magazzino; utilizzo dei bagni e degli spogliatoi, scaglionando gli accessi; somministrazione dell'acqua e fruizione delle mense, con conseguente modifica dell'organizzazione precedente.



**Fin dal primo istante  
abbiamo capito che  
avremmo dovuto  
approfondire uno sforzo  
negoziale  
«straordinario» per la  
salvaguardia della  
salute dei lavoratori e  
per una radicale  
modificazione  
dell'organizzazione  
del lavoro**





### Approfondimento

Costruzione di accordi sindacali per definire temporalmente l'utilizzo della cassa integrazione, prevedendo incontri periodici di monitoraggio; proposte per la rielaborazione del documento di valutazione dei rischi tenendo conto del Covid-19; richiesta di forme specifiche di tutela a favore dei lavoratori affetti da gravi patologie o immunodepressi; integrazione degli importi di cassa integrazione, a carico azienda, e maturazione dei ratei; adozione di nuovi strumenti solidaristici, come la banca ore solidale con conferimento volontario, per il sostegno delle figure professionali maggiormente penalizzate dall'utilizzo della cassa integrazione; verifiche sul campo dello stato di avanzamento dei lavori, in merito alla rivisitazione dell'organizzazione del lavoro e nuova disposizione degli spazi comuni.

Grazie al sostegno delle Fiom territoriali e regionali e al lavoro eccezionale delle Rsu siamo riusciti a gestire, proficuamente, una situazione particolarmente delicata. Come livello nazionale, abbiamo fatto un grande lavoro di contrattazione e di comunicazione, ponendoci l'obiettivo di coordinare l'attività contrattuale, mantenendo un'impostazione rivendicativa omogenea, almeno nei suoi elementi di base, come la sicurezza sul lavoro, la salvaguardia dei livelli occupazionali e la maturazione dei ratei, avendo la consapevolezza che la condizione economico-finanziaria dei grandi produttori è tutt'altro che omogenea, sul territorio nazionale.

Oggi, dopo aver fatto questo lavoro, straordinario, siamo pronti ad affrontare la fase 2, che sarà, per ovvi motivi, caratterizzata da una ripartenza graduale, anche perché gli

stessi fornitori sono ancora chiusi e non è facile far arrivare il materiale negli stabilimenti. A tal proposito, mi sento di sottolineare, di aver maturato la consapevolezza, nei tanti momenti di confronto di queste settimane, che dal punto di vista produttivo e organizzativo, niente sarà più come prima, sia per il breve che per il medio periodo. In assenza del vaccino o di una cura, sappiamo di dover affrontare ulteriori difficoltà! Nessuno può escludere, a priori, nuovi stop. Tuttavia, sappiamo già che, sul piano nazionale, dovremmo gestire le conseguenze della riorganizzazione complessiva del sistema della mobilità e le innovazioni tecnologiche che ne deriveranno.

Non è difficile prevedere trasformazioni radicali del sistema del trasporto collettivo, a partire dalle metropolitane, con gli spazi, il numero delle carrozze, gli allestimenti e le applicazioni, completamente da rivedere, per evitare le calche e i contagi. Gli stessi trasferimenti dei pedoni, nei percorsi sotterranei, e l'uso delle scale mobili sono completamente da ripensare. Ragionamento analogo va fatto per le stazioni ferroviarie, per la dimensione dei treni, per l'allestimento e le applicazioni delle carrozze, pensati con la tecnologia pre-Coronavirus. Inoltre, sappiamo che dovremmo affrontare, alla luce dell'assetto del mercato nazionale, le ricadute sul sistema di costruzione delle partnership tra le varie aziende – si pensi alle collaborazioni tra Hitachi Rail, Titagarh Firema e Bombardier – o alla condizione di estrema difficoltà di Ferrosud.

Dovremmo fare i conti con gli effetti del rallentamento della circolazione dei treni e le ricadute sul sistema di manutenzione e di

service, dovremmo gestire, nel rapporto con Trenitalia e RFI, la decisione di ridurre gli accessi delle aziende esterne, che operano dentro i loro stabilimenti, che ha prodotto la cassa integrazione, quasi totale, per i dipendenti di Caf Italia, ci dovremmo confrontare con il ritardo produttivo, delle singole aziende, con la revisione dei budget aziendali, la rimodulazione dei tempi di consegna e l'impatto sulla condizione dei dipendenti, basti pensare ai parametri da prendere a riferimento per la maturazione e per il calcolo dei premi di risultato.

Inoltre, se consideriamo la nostra esigenza di tutela della qualità del lavoro, sappiamo di dover affrontare, attraverso le dinamiche della contrattazione, le spinte aziendali, già evidenti in alcune aree territoriali, finalizzate al recupero dei ritardi produttivi, con la cancellazione della programmazione feriale e il lavoro ad agosto, o con l'istituzione dei turni avvicendati, l'allungamento della settimana lavorativa e l'effettuazione del lavoro straordinario. Sappiamo che ci chiederanno di ridurre drasticamente le percentuali del lavoro agile e di riportare i dipendenti in azienda, perché iniziano a dircelo con insistenza, ponendoci il tema della non sostenibilità del business. Anche dal punto di vista delle ricadute internazionali è facile ipotizzare che niente sarà più come prima! Queste trasformazioni, l'emergenza Covid-19, potrebbe modificare il processo, iniziale, di fusione e di integrazione annunciato da Hitachi, colosso multinazionale che opera nel settore ferroviario e del segnalamento, ma anche in tanti altri settori in Italia, ragion per cui non è rinviabile un confronto, già richiesto, da tenersi con i massimi livelli aziendali,

per avere la conferma degli investimenti annunciati, per avere evidenza del nuovo modello organizzativo aziendale e per consolidare un nuovo sistema di relazioni sindacali, basato su una concertazione reale, con risposte immediate.

Un'azienda come Hitachi, che si candida a diventare One Hitachi, che opera in un mercato strategico, di interesse nazionale, deve avere una cabina di regia italiana, dotata di potere decisionale. È questa la nostra opinione! Inoltre, nelle prossime settimane, dovremmo riprogrammare il confronto con la multinazionale indiana, Titagarh Firema, per la conferma del programma straordinario degli investimenti, su Caserta, anche in relazione alle attività di collaborazione con Hitachi Rail, e per conoscere le modalità di rilancio dello stabilimento di Tito Scalo, ubicato in Basilicata, che non può essere condannato alla chiusura.

Infine, le succitate, prevedibili, trasformazioni nello scenario nazionale e internazionale non potranno non incidere sul processo di acquisizione di Bombardier,

a opera di Alstom, altro colosso multinazionale della produzione e del segnalamento, che ha un importante insediamento produttivo nel nostro paese.

Nel Cae Alstom del 23 aprile non si è fatta menzione del processo di acquisizione, avviato in precedenza. Superata questa fase di incertezza, servirà un confronto più approfondito per capire come l'assestamento della strategia aziendale impatta, qualitativamente e quantitativamente, sul comparto produttivo italiano, chiedendo nel contempo, ulteriori chiarimenti su Bombardier, e rivendicando garanzie per i siti italiani e per la continuità produttiva e occupazionale dello stabilimento di Vado Ligure.

Naturalmente, le decisioni del governo non saranno neutre, ai fini della ricostruzione complessiva del settore ferroviario e del sistema della mobilità. Serviranno nuovi investimenti pubblici per restituire fiducia e invogliare i cittadini a utilizzare il trasporto pubblico collettivo, in condizioni di totale sicurezza, occorreranno tante risorse

per ottimizzare le infrastrutture, per migliorare la connessione tra le stazioni ferroviarie e il sistema delle metropolitane. Si potranno alleviare gli effetti della crisi, puntando sulla sicurezza, sul contenimento dei costi dei biglietti, sull'innovazione e sulla velocità di trasferimento delle persone. Un nuovo slancio nella programmazione, che abbia come asse portante l'efficienza e l'innovazione, può orientare le scelte dei privati, che sentiranno il dovere di progettare e di proporre nuovi prodotti, adeguati e rispettosi degli standard di sicurezza.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, inteso come aziende di produzione e di servizi, sarà inevitabile organizzare ulteriori momenti di confronto, con il ministero dello Sviluppo economico e con il ministero dei Trasporti, per costruire un nuovo equilibrio, creare le giuste sinergie, per garantire la tenuta produttiva ed occupazionale delle aziende che subiranno un nuovo momento di transizione e di assestamento.



#### *Re David dalla prima*

massima attenzione verso settori così strategici il cui modello di utilizzo integrato, di progettazione delle tecnologie e di struttura della filiera produttiva determinano e influenzano tutto il sistema.

Infatti, da sempre la tecnologia ha fra i settori trainanti l'auto per essere prodotto durevole a consumo di massa e l'aerospazio per gli investimenti in ricerca sostenuti dal pubblico e volano di tante innovazioni. La ricerca e l'applicazione delle tecnologie digitali ha in questi settori la massima espressione.

E ancora, intorno ai settori della mobilità, alla loro produzione e alla loro alimentazione, all'utilizzo condiviso, ruotano da tempo molti

degli interventi necessari per un modello di sviluppo e di consumo che affronti la crisi climatica verso la sostenibilità ambientale come vincolo imprescindibile.

E ultima annotazione, il ruolo delle multinazionali, dei capitali pubblici, la interconnessione delle filiere produttive, richiamano l'urgenza di recuperare una visione complessiva, un'idea vera di politiche industriali non più rinviabile. La crisi che stiamo vivendo ha reso in tutta la sua evidenza anche gli elementi di fragilità dell'industria italiana nelle catene globali di fornitura pure nelle sue eccellenze produttive, in assenza di una strategia a sostegno. È necessario ripensare quali produzioni vanno tenute e riportate in Italia, come

stanno facendo gli altri paesi, per rafforzare il sistema industriale, e come ragionare in Europa in una logica di sistema integrato, che la finisca di farsi concorrenza interna, ma che investendo su innovazione e sinergie la metta in condizione di avere voce in capitolo rispetto alle grandi potenze mondiali. Questo significherebbe davvero un elemento determinante nel percorso da Europa identificata con i vincoli finanziari a Europa capace di scelte politiche.

Questo perché la produzione di mobilità coinvolge un numero enorme di lavoratrici e lavoratori, il diritto alla mobilità è fondamentale per la democrazia, una mobilità sostenibile che investe sull'innovazione è determinante per il benessere del pianeta.