



**Allegato al Documento programmatico Fiom-Cgil
al XXVI Congresso nazionale**

*Schede relative ai diversi piani di settore
presentati alle forze parlamentari lo scorso aprile 2013*



Fiom-Cgil: alcuni dati

La Fiom-Cgil ha chiuso il tesseramento del 2012 con 356.976 iscritti. Nonostante le crisi industriali abbiano pesato fortemente sull'occupazione nei nostri settori, l'esclusione della Fiom in Fiat dal diritto alla rappresentanza e anche dal diritto all'iscrizione per mezzo delle deleghe raccolte in azienda - quest'ultimo in gran parte rimosso attraverso il ricorso alla magistratura - il nostro tesseramento ha avuto una grande tenuta.

Infatti non esistendo una legge per la misurazione della rappresentanza, i dati dichiarati dalle diverse organizzazioni sindacali in merito agli iscritti e quelli raccolti sull'esito delle votazioni per le rappresentanze sindacali unitarie nei luoghi di lavoro, confermano che la Fiom è l'organizzazione sindacale maggiormente rappresentativa fra i metalmeccanici (tesseramento dicembre 2011: Fiom 358.722 iscritti, Fim-Cisl 212.705 iscritti, Uilm-Uil 90.416 iscritti).

Per quanto riguarda le Rsu che sono elette da tutte le lavoratrici e da tutti i lavoratori, la Fiom ha circa 16.000 delegate e delegati e ha ottenuto poco più del 60% dei voti. Nonostante ciò la Fiom è esclusa dall'un terzo della rappresentanza non eletta in modo proporzionale per decisione di Fim, Uilm e Federmeccanica.

La nostra organizzazione è presente in tutte le 120 province e in tutte le regioni oltre che a livello nazionale e vive esclusivamente delle risorse provenienti dal tesseramento: chi decide di iscriversi paga una quota delega mensile equivalente all'1% del salario riferito al contratto nazionale, che i territori ripartiscono in percentuali definite ai diversi livelli della categoria e della confederazione. Questo significa per la struttura nazionale della Fiom un'entrata di circa 3 milioni di euro l'anno dai territori con cui affronta tutte le spese di personale, di gestione, di attività sindacale, di sostegno alle strutture più piccole o in difficoltà.

Le nostre retribuzioni nette vanno dai 2.230 euro del Segretario generale ai 1.300 euro di un segretario di un struttura piccola.

Non esistono per la nostra categoria entrate da enti bilaterali o da qualsiasi altra fonte diversa dal tesseramento o da specifiche campagne di sottoscrizione volontaria. Il nostro sindacato è quindi totalmente sostenuto dalle lavoratrici e dai lavoratori metalmeccanici con adesione volontaria.

Roma, aprile 2013



Settore automotive

Indotto e componentistica

L'automotive in Italia occupa 1.200 mila lavoratori circa, contribuisce per l'11,4% al Pil e per il 16,6% al gettito fiscale. Secondo le stime della Federauto l'andamento della crisi del settore, ove non vi dovessero essere interventi, metterebbe a rischio 220 mila posti di lavoro.

Ma la situazione potrebbe peggiorare visto che nei primi tre mesi di quest'anno le immatricolazioni sono diminuite del 13%, pari a una contrazione di 355.000 vetture rispetto all'anno precedente. Inoltre, l'Italia è il Paese in cui i cittadini acquistano un numero crescente di auto prodotte in altri Paesi dentro e fuori l'Europa. Basti pensare che il rapporto tra produzione e immatricolazione di auto in Spagna è del 220%, in Francia del 89% e in Germania del 175%. Questi dati ci dicono che la crisi del mercato europeo dell'automobile si sta scaricando pesantemente sull'Italia, non solo sugli stabilimenti di assemblaggio, ma anche su tutto l'indotto e la componentistica. I dati diffusi a maggio di quest'anno sul trend delle produzioni in Italia tra il 2007 ed il 2012 è impressionante: la produzione di auto registra un calo del 56%, quella dei veicoli commerciali leggeri del 25%, degli autobus del 66% e la discesa produttiva non sembra arrestarsi.

Sono 2.300 le imprese della componentistica, che occupa circa 169 mila addetti con un fatturato annuo di 42 miliardi. Oltre la metà (22,8 miliardi) del fatturato del settore è prodotto in Piemonte da circa 900 aziende. Nella provincia torinese e nel resto della regione gli addetti sono 90 mila, che producono per l'esportazione, mentre le aziende rimaste legate alle produzioni Fiat attraversano una gravissima crisi come dimostra il caso della Lear, multinazionale del sedile, dove la cassa integrazione segue Mirafiori. In realtà tutte le multinazionali (Lear, Johnson, TRW, Proma, Ufi Filter, solo per citarne alcune) che hanno stabilimenti con produzioni vincolate ai modelli Fiat ne stanno seguendo le sorti.

Ancor più grave è la situazione di piccole e medie aziende della filiera vincolate al territorio che hanno stanno terminando gli ammortizzatori sociali. Un esempio eclatante è Termini Imerese, dove per le migliaia di lavoratori dello stabilimento Fiat, dell'indotto e della componentistica, la totale assenza di un piano di reindustrializzazione dell'area e la deresponsabilizzazione della Fiat rischiano di determinare nel giro di pochi mesi migliaia di licenziamenti. Stessa sorte rischia di investire le aziende delle filiere che nel Sud lavorano per Melfi, Pomigliano, Cassino.

Nel resto del territorio nazionale, a partire dalla Toscana con oltre 3 mila dipendenti diretti, a cui naturalmente se ne devono aggiungere almeno altrettanti impiegati nella fornitura e

subfornitura, abbiamo la presenza di grandi multinazionali del settore quali Trw, Pierburg, Magna, Gkn e Continental. TRW lavorando quasi esclusivamente per la Fiat versa in una situazione di straordinaria difficoltà, oggi i lavoratori sono in contratto di solidarietà, perché gli investimenti fatti dall'azienda per produrre i componenti per la nuova Punto non sono mai entrati in funzione semplicemente perché ad oggi il nuovo modello non c'è. Mentre la GKN è in un processo di riorganizzazione messo in atto dall'impresa teso a spostare altrove le produzioni per alcuni marchi stranieri e a investire nella produzione per i nuovi modelli Fiat. Le altre non lavorando esclusivamente per la Fiat, ma anche per altri marchi a partire dai tedeschi, hanno subito la crisi in forme più lievi, nonostante la Toscana ha già visto la chiusura della Delphi e della Eaton. Il settore è diffuso anche in Emilia-Romagna dove è aperta e irrisolta la crisi della Breda Menarini (azienda produttrice di autobus) ed in Lombardia dove si è appena aperta una vertenza alla Brembo a Bergamo e rimangono irrisolte le vertenze MAC e Iveco a Brescia e UFI Filter con stabilimenti anche in Veneto che ad oggi rischiano la chiusura.

Hanno difficoltà minori le aziende che producono componenti per i veicoli agricoli e industriali e le aziende che sono riuscite a diversificare il portafoglio ordini.

Fiat, Magneti Marelli, Iveco, Cnh

In Italia lo scorso anno le lavoratrici e i lavoratori del solo gruppo Fiat hanno dovuto fare alcune decine di milioni di ore di cassa integrazione perché la produzione di vetture si è attestata su poco più di 390 mila unità. Il management della Fiat ha dichiarato il fallimento del piano «Fabbrica Italia»: questo significa che in assenza di un nuovo piano industriale nel prossimo futuro avremo decine di migliaia di esuberanti (senza contare l'effetto domino su indotto, componentistica e servizi).

Nei primi mesi di quest'anno il mercato nazionale nel primo bimestre si è attestato su un -17,4%, pari a 222.406 veicoli immatricolati. Fiat Group (stabilimenti auto) ha realizzato 65.061 veicoli, con un calo del 16,2% e il mantenimento della propria quota di mercato al 29,2%, con il rischio concreto che quest'anno i volumi continuino a scendere rispetto allo scorso anno visto che i presunti «nuovi modelli» dovrebbero partire nei prossimi due anni. Inoltre, la situazione delle lavoratrici e dei lavoratori con l'introduzione del Wcm ErgoUas (organizzazione del lavoro) sembra peggiorare sia la qualità del lavoro che la qualità del prodotto.

Il quadro odierno, stabilimento per stabilimento, è il seguente.

- Mirafiori (dove viene prodotta la Mito): meno di tre giorni di lavoro al mese, con qualche settimana di cassa integrazione anche per gli enti centrali.
- Grugliasco (Bertone): una parte dei lavoratori ancora fuori dallo stabilimento (tutti iscritti alla Fiom) nonostante siano state ristrutturate le linee per i nuovi modelli Maserati e siano impiegati lavoratori trasferiti da altri stabilimenti.
- Modena (Maserati): volumi produttivi ridotti e assenza di nuovi modelli.
- Cassino (Bravo, Giulietta e Delta): circa metà mese di lavoro.
- Pomigliano (Panda): metà dei lavoratori in cassa integrazione a zero ore da tre anni

senza rotazione con quelli al lavoro e nonostante la cessazione della produzione in Polonia del modello precedente di Panda che è costato ai lavoratori polacchi circa 1.500 licenziamenti.

- Melfi (Punto, sarà messo in produzione il Bisuv): circa una settimana al mese di lavoro.
- Termini Imerese: cassa integrazione a zero ore per «cessazione di attività» e nessuna soluzione industriale all'orizzonte.

Gli stabilimenti Magneti Marelli (componentistica elettronica, plastica e meccanica) sono in una situazione di incertezza produttiva e occupazionale: un esempio ne è la ristrutturazione – avviata 3 anni fa – degli stabilimenti campani, ad oggi 800 lavoratori (ex Pcoma Magneti Marelli) sono in cassa senza nessuna missione produttiva.

In quest'ultimo anno abbiamo assistito anche a una riorganizzazione del gruppo: Fiat Powertrain (cambi e motori) è stata trasferita nel gruppo Fga (Fiat group automobiles). La situazione dei singoli stabilimenti in parte differisce dagli stabilimenti dell'auto: le ore di cassa integrazione sono ridotte, anche in questi stabilimenti il futuro produttivo è assolutamente incerto.

Ancora oggi il futuro industriale dello stabilimento Irisbus in Valle Ufita non ha trovato nessuna soluzione nel tavolo ministeriale, nonostante nel nostro paese c'è una necessità straordinaria di pullman e Fiat si aggiudica gare la cui produzione è affidata ad altri stabilimenti.

Negli stabilimenti di Fiat Industrial (Cnh e Iveco) l'impatto della crisi e, conseguentemente, degli ammortizzatori sociali è meno pesante che nell'auto ma in aumento rispetto allo scorso anno. La procedura di fusione Cnh Iveco dopo una prima fase di difficoltà è giunta a un punto definitivo: costituzione di una società di diritto belga con sede legale in Olanda non più quotata prioritariamente in Europa ma negli Stati Uniti e come ampiamente documentato dagli organi di stampa spostamento ulteriore della sede in Gran Bretagna per ottenere un regime fiscale 2più leggero". Un esempio chiaro della riduzione di capacità produttiva perseguita dall'azienda è lo stabilimento di Brescia in contratto di solidarietà, ma in generale non è chiara la missione produttiva degli stabilimenti italiani dopo la ristrutturazione realizzata lo scorso anno in Europa, nel mentre la proprietà ha proceduto a eliminare ogni riferimento a Fiat Industrial e a valorizzare il ruolo della CNH.

Per un marchio come Fiat l'assenza di una missione produttiva per gli stabilimenti dell'auto in particolare a Mirafiori e a Cassino, sommata alla mancata saturazione degli impianti di Pomigliano e Melfi rischia di essere l'annuncio di esuberi strutturali in Italia. Le procedure di cassa integrazione straordinaria non sono state rispettate dalla direzione aziendale che tiene l'esame congiunto con le Rsa presso i singoli stabilimenti e ratifica gli accordi presso le singole Regioni con una semplice comunicazione alla Fiom Cgil.

In realtà la legge prevede che l'esame congiunto, in assenza dell'Rsu, debba tenersi con le "organizzazioni maggiormente rappresentative", ma questo non accade pur non essendoci più le RSU negli stabilimenti Fiat ma le RSA.

In tutti gli incontri che abbiamo avuto la direzione aziendale non ha mai partecipato direttamente ma ha delegato avvocati che hanno illustrato la lettera di convocazione ma non hanno mai riconosciuto alcun valore legale e fattuale all'incontro, tanto che, non solo non sono stati mostrati gli accordi già siglati in sede aziendale con la RSA e poi nelle sedi istituzionali con le altre OOSS, ma addirittura nei casi di cassa integrazione straordinaria per ristrutturazione o riorganizzazione (casi Pomigliano, Melfi e Torino) non sono mai stati neanche illustrati i piani di investimento e i criteri di rotazione che rappresentano i due punti cardine dell'esame congiunto.

Infine, una ristrutturazione complessiva di tutti gli stabilimenti del gruppo, presupporrebbe un tavolo unico nazionale presso il Ministero del Lavoro.

Inoltre, le procedure di cassa straordinaria di Pomigliano e Torino hanno ulteriori elementi di incongruità con la legge che regola l'istituto: a Pomigliano con il cambio di nome della società da Fabbrica Italia Pomigliano a Fiat Group Automobili l'azienda riaccede ad una cassa straordinaria per ristrutturazione per lo stesso sito e lo stesso perimetro lavorativo che ha già coinvolto i medesimi soggetti nell'utilizzo di altra cassa.

A Torino la direzione aziendale ha proceduto ad una sostituzione della cassa straordinaria per ristrutturazione a una per riorganizzazione.

Del resto il presidente dell'Acea, l'Associazione dei costruttori europei di auto (che è anche l'amministratore delegato della Fiat), ha più volte sollecitato la Commissione europea nel prendere atto che ci sarebbe bisogno di un piano finanziato di riduzione della capacità produttiva in Europa. Tale posizione dell'amministratore delegato della Fiat è comprensibile alla luce dei dati che vedono il gruppo nelle prime posizioni nella classifica della Ue per calo di vendite, ma a tre anni e mezzo di distanza dal Piano Fabbrica Italia in cui il problema era lo sfruttamento intensivo degli impianti (taglio delle pause, massima flessibilità, riduzione dei diritti e cancellazione della democrazia) su una capacità installata di più di 1 milione e 400 mila vetture se ne producono meno di 400 mila.

Le agenzie internazionali di rating abbassano di verifica in verifica il voto sulla credibilità del gruppo, anche a partire dall'assenza di un piano industriale chiaro, che invece concentra tutte le energie nel mantenimento della liquidità per la scalata al «tesoretto» della Chrysler. Del resto le scelte finanziarie spesso non risultano molto chiare neanche agli organi deputati al controllo visto che qualche mese fa le finanziarie controllate da Fiat sono state condannate per aver di fatto ingannato la Consob. Ma i problemi nel campo finanziario e produttivo sono anche dall'altra parte dell'oceano. Finanziario perché non è ancora stato risolto il contenzioso aperto con il Fondo Veba (Fondo del sindacato statunitense che garantisce l'assistenza previdenziale e sanitaria) sul valore delle quote azionarie che Fiat vorrebbe pagare metà del prezzo attuale di mercato; produttivo perché la crescita del mercato dell'auto negli Stati Uniti (pari a circa 15 milioni di veicoli) è maggiore dei volumi Chrysler e Jeep, che perdono rispettivamente il 7% e il 16% rispetto al febbraio dello scorso anno.

A fronte di questa situazione la direzione aziendale di Fiat-Chrysler non apre nessun tavolo nazionale o internazionale di informazione e negoziazione.

Il rinnovo delle parti economiche del Contratto collettivo specifico di lavoro (non firmato

dalla Fiom-Cgil) riduce e rende ancor più flessibile il salario.

Negli stabilimenti italiani della Fiat sono impediti o ostacolati diritti quali: la libertà d'iscrizione al sindacato, la libertà dei lavoratori e delle lavoratrici a poter eleggere i propri delegati. Inoltre, i lavoratori e le lavoratrici iscritte alla Fiom-Cgil sono discriminate, come hanno sentenziato più tribunali italiani, ed è impedito l'esercizio del diritto d'assemblea e informativo.

Per questa ragione la Fiom è dovuta ricorrere alle azioni legali che trovate in allegato a cura dell'ufficio legale della Fiom Cgil.

Le nostre proposte:

- Il governo convochi urgentemente un tavolo nazionale con la presenza della Fiat per garantire il futuro occupazionale e produttivo di tutto il settore dell'automotive, dell'indotto e della componentistica, a partire da Termini Imerese e Irisbus.
- Venga approvata una legge (la nostra proposta è stata depositata presso le due Camere) sulla rappresentanza che garantisca la democrazia e il diritto dei lavoratori di poter decidere col voto sui contratti, tanto più alla luce dell'Accordo interconfederale del 31 maggio 2013.
- Politiche di incentivazione delle produzioni di mobilità alternative e ecologicamente compatibili, viste le politiche europee indicate nel programma della Commissione sulle emissioni.
- Piano nazionale dei trasporti pubblici e privati.
- Il governo promuova l'utilizzo dei contratti di solidarietà e garantisca la corretta procedura di esame congiunto per la cassa integrazione e che controlli il rispetto delle prescrizioni di legge a partire dal criterio di massima rotazione tra i lavoratori a parità di mansione senza discriminazione alcuna.
- L'abolizione dell'articolo 8 che consente la derogabilità delle leggi e dei contratti.
- Il rispetto delle sentenze dei tribunali italiani per il ritorno al lavoro dei delegati ingiustamente non reintegrati in fabbrica e la rimozione di ogni discriminazione.

Roma, aprile 2013



Settore elettrodomestico

Il settore elettrodomestico con 130.000 addetti tra diretti e indiretti, è il settore manifatturiero più importante nel nostro paese dopo l'automotive.

I gruppi più rilevanti in termini di capacità produttive e di dipendenti nel settore del bianco sono l'Electrolux - con stabilimenti a Forlì, Susegana (Tv), Solaro (Mi), Pordenone, Maniago e Porcia (Pn) - Indesit - stabilimenti ad Albacina e Melano (An), Comunanza (Ap), Brembana (Bg), Caserta, Refrontolo (Tv) - Candy, Whirlpool, Acc, De Longhi, A. Merloni, Iar Siltal e Zoppas.

La crisi che interessa l'elettrodomestico non è congiunturale ma strutturale ed è in larga parte rappresentativa di una più diffusa difficoltà dell'industria nel nostro paese; il settore ha subito pesanti processi di riorganizzazione e ristrutturazione, a partire dai grandi gruppi, con un forte ridimensionamento della capacità produttiva e dei livelli occupazionali.

È presente e va contrastato il rischio di un ulteriore processo di delocalizzazione delle produzioni, va salvaguardata la diffusa presenza di piccole e medie imprese dislocate su tutto il territorio nazionale e delle imprese dell'indotto.

Sono necessarie scelte di intervento pubblico a sostegno dell'occupazione, della salvaguardia delle produzioni, della ricerca e dell'innovazione del prodotto:

- un piano pluriennale di incentivi all'acquisto delle apparecchiature a minor consumo energetico, limiti sulle caratteristiche delle classi energetiche commercializzabili nel nostro paese, controlli di conformità sulle apparecchiature importate da paesi Ue ed extra-Ue;
- incentivare fiscalmente le aziende che effettuano nel nostro paese investimenti e attività di ricerca e sviluppo, in sinergia con le Regioni maggiormente coinvolte.

Roma, aprile 2013



Settore siderurgico

Il settore in Italia occupa 35.000 addetti nelle aziende siderurgiche e altrettanti nelle aziende dell'indotto.

Da quattro anni è in atto una contrazione senza precedenti della domanda e delle produzioni che ha coinvolto tutta l'Europa.

La produzione, nel 2012, è diminuita del 5,2% in Italia, del 3,7% in Germania, del 12,1% in Spagna; il consumo di acciaio in Europa è diminuito del 3,9%.

La crisi del settore siderurgico coinvolge tutti i produttori; oggi in Europa la sovracapacità produttiva è di circa il 30%: sono utilizzati solo i 2/3 della capacità produttiva installata. L'obiettivo è quello di definire un piano d'azione europeo per sostenere il settore siderurgico. Sono allo studio misure europee (piano europeo per l'acciaio) che accompagnino - attraverso l'utilizzo dei fondi strutturali europei - il processo di razionalizzazione della struttura produttiva con un piano sociale.

Non è più rinviabile, nell'ambito di un tale piano di azione europeo per la siderurgia, l'apertura di un tavolo nazionale sulle strategie e sulle priorità del settore.

Per la Fiom, le strategie e le priorità devono essere orientate ai seguenti obiettivi:

- mantenere le produzioni del ciclo integrale e rilanciare la filiera del forno elettrico;
- favorire accordi e integrazioni tra i produttori;
- avviare la costituzione di un consorzio nazionale per l'eco-innovazione dei processi e dei prodotti e per l'approvvigionamento delle materie prime e del rottame ferroso;
- sostenere l'incremento dell'efficienza energetica, dell'uso delle energie rinnovabili, interventi di riduzione dei costi del gas, progetti di interconnessione con le reti energetiche transnazionali;
- salvaguardare la sicurezza in ambiente di lavoro e la salute dei cittadini attraverso la revisione anticipata e generalizzata delle Aia (Autorizzazioni integrate ambientali) con l'acquisizione delle prescrizioni delle migliori tecniche e tecnologie disponibili.

Roma, aprile 2013



Settore metallurgico (alluminio, rame)

Settore metallurgico - alluminio

La struttura della produzione dell'alluminio è in fase di profonda trasformazione, con lo spostamento della produzione e della domanda nel continente asiatico, soprattutto in Cina. L'Europa occidentale nel 2011 ha prodotto 4,3 milioni tonnellate di alluminio a fronte di un fabbisogno di circa 6,6. Sull'importazione dell'alluminio in Europa si paga il dazio al 6%.

L'Italia, secondo paese produttore del metallo leggero in Europa, dispone di una industria di trasformazione (laminazione ed estrusi) ancora importante e relativamente competitiva e consuma oltre un milione e 600.000 tonnellate di alluminio l'anno.

La produzione nazionale (primaria) è circa di 190.000 tonnellate l'anno, solo il 12% del fabbisogno interno, il valore più basso tra i paesi industrializzati. Si aggiunge la produzione di alluminio derivante dal riciclo (secondaria) di 700.000 tonnellate annue, pari al 43% dell'intera domanda. L'importazione è di circa 770.000 tonnellate annue, pari al 47% del fabbisogno.

La produzione primaria di alluminio in Italia veniva realizzata in due stabilimenti, entrambi della multinazionale Alcoa che li ha acquistati in seguito alla privatizzazione dell'industria nazionale dell'alluminio nel 1996. I due stabilimenti sono localizzati a Portovesme nel Sulcis Iglesiente con una capacità installata di 150.000 tonnellate annue e a Fusina, nel Veneto, con capacità di 45.000 tonnellate annue.

La crisi di questi anni e i costi di produzione legati all'approvvigionamento della materia prima e in particolare i costi dell'energia elettrica (che incide per oltre il 30% sui costi generali di produzione) hanno portato prima alla chiusura dello stabilimento di Fusina e oggi allo spegnimento degli impianti di Portovesme. I tentativi di dare una prospettiva industriale e occupazionale attraverso possibili manifestazioni di interesse relative ad Alcoa a oggi sono ancora incerti.

La perdita dell'unico produttore primario installato in Italia significherebbe, per i settori industriali manifatturieri legati alla trasformazione, la quasi totale dipendenza dai produttori non europei e il sistema dell'alluminio italiano, costituito dalla filiera produzione-trasformazione-impiego ne uscirebbe indebolito. Le conseguenze occupazionali, in particolare per quanto riguarda l'area già fortemente deindustrializzata del Sulcis Iglesiente, ma anche per le ricadute diffuse sul settore della trasformazione secondaria dell'alluminio, sarebbero gravissime.

Settore metallurgico - rame

Il settore della metallurgia del rame occupa un numero di addetti pari al settore siderurgico - circa 35.000 - mentre l'indotto supera i 70 mila addetti.

La produzione di rame e leghe di rame consiste in produzione di barre, laminati e cavi. I 2/3 delle barre di rame prodotte nel mondo sono prodotte in Italia; i secondi produttori sono i cinesi, i terzi sono i tedeschi. I consumi delle barre di rame sono concentrati tra Italia e Germania; il grosso dei consumi è concentrato in Italia in quanto nella zona tra Novara e Verona è concentrata la metà della produzione mondiale di rubinetti e valvole.

I grossi produttori di barre sono tre aziende bresciane, con un elevato livello di investimenti, la Gnutti, la Almag e la Eredi Gnutti, tutte nella provincia di Brescia.

Oltre il 50% dei laminati in rame prodotti nel mondo sono prodotti in Europa; prima produttrice è la Germania, poi viene l'Italia. Il consumo di laminati è concentrato in Europa, per oltre mezzo milione di tonnellate, ed è destinato al munizionamento, a tutti i contatti elettrici, in edilizia, nell'automotive, nella produzione di cerniere. La Cina sta emergendo come produttore.

A oggi il primato è tedesco e italiano ed è fondato su un'avanzata tecnologia degli impianti. I produttori italiani sono la Kme con 6.480 addetti in Europa di cui 1.500 in Italia e la Eredi Gnutti.

Roma, aprile 2013



Settore telecomunicazioni

Il settore delle telecomunicazioni in Italia è in una situazione di arretratezza, con ricadute negative per le aziende manifatturiere di apparati di telecomunicazioni e le aziende fornitrici di servizi e di installazioni telefoniche, che in Italia impiegano complessivamente quasi 50.000 addetti.

Sono necessari investimenti che da anni non si realizzano. Secondo i dati Eurostat, l'Italia si trova ben al di sotto della media europea per numero di famiglie connesse a internet (con il 62%, quando in Europa la media è del 73%, siamo al 22° posto tra i 27 paesi Ue). Entro il 2020, come prevede l'agenda digitale europea, il nostro paese dovrebbe eliminare il digital divide e dotarsi di un'infrastruttura per raggiungere la velocità di 100 mega in una vasta porzione del territorio.

Le aziende metalmeccaniche più rilevanti che producono apparati per le telecomunicazioni e servizi sono quattro: Italtel, Alcatel Lucent, Nokia Siemens ed Ericsson. Quelle di installazioni telefoniche metalmeccaniche sono Sirti, Site, Ceit, Ciet, Alpitel, Semitec.

Una delle cause della crisi è stata la privatizzazione disastrosa di Telecom Italia che, con l'attuale livello di indebitamento realizzato, non è in grado di fare gli investimenti necessari, da anni abbassa i prezzi e mette in crisi centinaia di aziende, possiede il controllo sulla maggior parte delle infrastrutture delle telecomunicazioni italiane e possiede l'unica infrastruttura di rete a larga banda realmente generalista esistente in Italia.

La rete a larga banda determina la possibilità di sviluppare i nuovi servizi e le nuove applicazioni offerti dall'evoluzione dei sistemi di comunicazione e dalla convergenza tecnologica; la rete, nella rivoluzione tecnologica in corso, assume una nuova valenza strategica, di vero e proprio *monopolio naturale*, la sua disponibilità e la sua efficienza sono cruciali per:

- collocare l'Italia al passo con gli altri paesi tecnologicamente avanzati;
- consentire ai fornitori di servizi e a tutti i cittadini di accedere senza vincoli;
- garantire lo sviluppo economico con l'emergere di nuovi soggetti;
- garantire il pluralismo dell'informazione e della comunicazione;
- garantire l'interesse generale nel governo della rete.

Per queste ragioni la vicenda di Telecom Italia – della sua proprietà, della sua mission, delle sue vocazioni industriali – travalica gli aspetti meramente aziendali e diventa

questione di interesse generale del paese, vicenda che deve essere risolta per dare un futuro alle telecomunicazioni e a tutto l'ict in Italia.

La Fiom ritiene che la rete di telecomunicazioni sia un bene da ri-pubblicizzare e che sia prioritario realizzare:

- il ruolo attivo del soggetto pubblico per perseguire l'interesse generale e un servizio universale attraverso interventi di manutenzione, di ammodernamento continuo e la realizzazione dell'estensione geografica della rete;
- la neutralità della rete, a partire da pari opportunità di accesso e pari condizioni di costo e qualità di trasmissione a tutti gli operatori che vogliono entrare nel mercato dell'informazione, e dalla separazione del soggetto che detiene la proprietà della rete a larga banda dai soggetti che la utilizzano per trasmettere contenuti e servizi;
- il potenziamento dei servizi ispettivi del lavoro - a sostegno della legalità, della trasparenza della qualità del lavoro e dell'impresa - per affermare regole certe sugli appalti, rafforzare la qualità del lavoro, contrastare l'infiltrazione della criminalità organizzata;
- il superamento delle gare al massimo ribasso a favore del principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la tracciabilità dei flussi finanziari, il rafforzamento dei controlli;
- regole di contrasto alla segmentazione dell'impresa che ha la finalità prevalente di ridurre gli oneri economici indiretti (le tutele normative) o diretti (i trattamenti retributivi e previdenziali) e di limitare la presenza e l'impatto dell'azione sindacale.

Roma, aprile 2013



Settore microelettronica

Il settore della microelettronica viene considerato un settore strategico per lo sviluppo tecnologico e industriale in tutti i paesi industrializzati. È infatti un settore chiave per gli effetti tecnologici notevoli su altri settori produttivi a valle e la sua localizzazione in un paese costituisce un fattore importante per la competitività internazionale del paese stesso e nella maggioranza dei paesi industrializzati beneficia di un elevato sostegno pubblico motivato dalla complessità elevata, dagli alti costi di ricerca e sviluppo e dalla necessità di continua innovazione tecnologica.

La presenza in Italia del settore è consistente per la ricerca e lo sviluppo, per le produzioni e per l'occupazione. Le principali aziende sono: StMicroelectronics e Micron con un totale di addetti che supera i 10.000 e un indotto quantificabile in circa 3.000 lavoratrici e lavoratori. Inoltre a Catania c'è 3Sun che si occupa di fotovoltaico ed è costituita da Enel, Sharp e Stm.

StM occupa 8.000 persone in Italia e 12.000 in Francia, investe in ricerca e sviluppo circa il 18% del fatturato, è controllata dallo Stato italiano e dallo Stato francese attraverso una partecipazione azionaria del 27,6%, ripartita pariteticamente al 50%. La quota italiana è posseduta interamente dal ministero dell'Economia e delle Finanze (Cassa depositi e prestiti). La Francia, diversamente dall'Italia, ha adottato in questi anni una politica mirata di incentivi al settore microelettronica riuscendo in tale modo a preservare e rafforzare i progetti nazionali.

Per quanto riguarda il settore della microelettronica, la Fiom ritiene indispensabile:

- mettere in atto urgenti e concrete iniziative di politica industriale per garantire la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali del settore;
- come azionista di riferimento di StM, è necessario che da parte del Governo venga confermato attraverso azioni concrete il carattere strategico che StM ha per il paese, attivandosi per mantenere in parità l'assetto azionario con la parte francese e in qualità di azionista pubblico;
- individuare strumenti di politica industriale pubblica e risorse pubbliche, aggiuntive a quelle private, a sostegno dell'attività di ricerca e sviluppo delle imprese e al mantenimento dei siti in Italia;

- mettere in atto azioni per intensificare le interdipendenze tra settori ad alta tecnologia (microelettronica, telecomunicazioni e informatica) a monte e industrie a valle per generare ritorni positivi, circoli virtuosi e processi innovativi che si propaghino verso i settori.

Roma, aprile 2013



Settore informatica

I processi di ristrutturazione dell'industria informatica di questa fase ci segnalano l'assenza di una politica industriale del settore da parte dei diversi soggetti –associazioni industriali, governo – e la difficoltà delle aziende di stare sul mercato (piccole, medio-piccole).

È evidente che senza un intervento di politica industriale attiva nel settore, la deriva già presente in molte imprese di trasformarsi in «filiali commerciali» di gruppi multinazionali, e la discesa nella catena del valore dell'informatica, rischia di essere inarrestabile.

In Italia è forte la presenza di aziende multinazionali come Ibm che sempre di più per essere competitive nel mondo globale delocalizzano non solo la produzione del software ma anche la ricerca e lo sviluppo. Unica eccezione è Engineering ingegneria informatica con oltre 6.000 addetti che continua a essere in ottima salute.

Secondo le stime, il 90% delle imprese italiane di information technology (It) ha meno di 5 addetti, mentre solo il 3% più di 50. Un sistema quasi polverizzato; infatti nelle graduatorie dei principali operatori It risulta che assieme alle multinazionali statunitensi (Ibm in testa) nel nostro mercato ci sono presenze di importanti gruppi francesi e tedeschi.

La totale assenza di una politica industriale e la mancanza di investimenti nel settore ha causato un grave impoverimento della innovazione tecnologica: le principali attività nel nostro paese sono di «manutenzione» del software esistente, con il conseguente calo dei margini per le grandi multinazionali che decentrano queste attività su piccole imprese determinando un ulteriore processo di frammentazione.

Del resto per sviluppare e mantenere centri tecnologici, che alludano direttamente a un polo tecnologico, a un'industria dell'informatica, è necessario dotarsi di una massa critica di aggregati industriali per lo sviluppo di prodotti tecnologici con risorse nazionali, in grado di assumere i caratteri di veri e propri centri di eccellenza in grado di competere in Europa e con le multinazionali.

Inoltre nel nostro paese è venuta a mancare, e le prospettive in tal senso sono ulteriormente gravi, la capacità di innovazione della Pubblica amministrazione sia centrale che decentrata. I tagli alla spesa pubblica e il patto di stabilità non solo non consentono investimenti per l'innovazione, ma anzi favoriscono la politica degli appalti pubblici, che vede i grandi enti appaltanti attivare gare al massimo ribasso, senza prevedere le garanzie, anche minime, stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro, determinando una competizione sfrenata da parte delle aziende, che continua anche dopo le aggiudicazioni delle commesse provocando una totale precarizzazione, l'utilizzo massiccio di finti contratti di lavoro e la perdita di migliaia di posti di lavoro: siamo di fronte a una vera e propria crisi, determinata dalla necessità, dichiarata dalle aziende, di tagliare i costi.

Per la Fiom sono necessari:

- interventi urgenti di politica industriale capaci di favorire un processo di integrazione tra informatica e telecomunicazioni e di sostegno alla *information and communication technology* mettendo in atto azioni per intensificare le interdipendenze tra settori ad alta tecnologia (microelettronica, telecomunicazioni e informatica) a monte e industrie a valle per generare ritorni positivi, circoli virtuosi e processi innovativi che si propaghino verso i settori;
- destinare risorse alla Pubblica amministrazione centrale e locale per attivare processi di innovazione necessari per rendere efficiente la macchina dello Stato e garantire servizi di qualità ai cittadini;
- impedire che le pubbliche amministrazioni continuino a indire gare al massimo ribasso imponendo il rispetto dei contratti di lavoro e dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Roma, aprile 2013



Settore ferroviario

Il comparto ferroviario del nostro paese, con una consolidata tradizione nella costruzione dei treni, rappresenta un settore strategico per il sistema, che va difeso; mentre a livello europeo e mondiale tutti i grandi produttori hanno il sostegno dei propri Stati, il rischio è che in Italia il settore sparisca completamente.

È necessario definire strategie e azioni per mettere in sicurezza il settore.

Il più grande gruppo nazionale, AnsaldoBreda - che si è aggiudicato la commessa dell'alta velocità - è schiacciato da un pesante indebitamento ed è stata dichiarata l'intenzione di cessione.

La stessa cosa è stata avanzata per Ansaldo Sts, uno dei fiori all'occhiello della nostra industria, una delle prime società al mondo nei sistemi e nel segnalamento ferroviario, tecnologia avanzatissima in un mercato molto competitivo.

Si sono, in questi anni, perse importanti realtà industriali a cui sono da sommare tutte le aziende dell'indotto, con delle ricadute sociali incalcolabili.

Al rischio di chiusure e dismissioni si aggiunge il taglio di tutte le commesse di *revamping* e di manutenzione che stanno mettendo in grave difficoltà tutte le aziende che operano su tale attività.

È necessario, nell'ambito dei provvedimenti di stimolo alla crescita, definire un nuovo piano nazionale per i trasporti in un settore che ha la caratteristica della sostenibilità ambientale. Inoltre, il settore ferroviario può portare maggiore ricchezza e competitività al paese che sconta l'obsolescenza del materiale rotabile e l'arretratezza dell'infrastruttura ferroviaria, come nel trasporto regionale, nelle grandi città e nel Mezzogiorno.

Sono necessari:

- una programmazione degli investimenti sia centrali che regionali, per permettere alle aziende del settore di sviluppare attraverso la ricerca prodotti innovativi e competitivi;
- individuare un soggetto pubblico in grado di ricomporre tutta la filiera del ferroviario in modo da renderla competitiva;
- un modello di impresa a rete in grado di far fronte alle sfide nazionali e internazionali;
- finanziamenti per l'apertura delle gare dei treni regionali di Trenitalia.

Roma, aprile 2013



Settore energie rinnovabili

La Fiom sostiene un altro modello di sviluppo e lo sviluppo di un'industria di qualità ambientalmente e socialmente sostenibile fondata su un nuovo modello energetico che utilizzi in modo appropriato tutte le fonti rinnovabili. È necessario un sistema complessivo più efficiente che garantisca forniture energetiche anche ai settori produttivi energivori e di base, settori indispensabili per mantenere un sistema industriale moderno.

Il peso delle fonti di energia rinnovabili (Fer) e, tra queste, del fotovoltaico (Fv) da gennaio ad agosto 2012 ha coperto il 26,1% della domanda nazionale. Nei mesi estivi del 2012 il solo fotovoltaico ha coperto tra il 7 e il 9% della produzione elettrica, nel 2011 le Fer hanno ridotto le importazioni di gas di 2,5 miliardi di euro ed evitato le emissioni di 18 milioni di tonnellate di Co2.

Nel 2012 la nuova potenza installata in tutta Italia è stata di 1.810 megawatt arrivando a una potenza cumulata di 14.691 megawatt. Sempre nel 2012 si sono attivati 79.313 impianti arrivando a un totale di 410.133 impianti installati.

I posti di lavoro diretti sono scesi a circa 18.000 mentre l'indotto complessivo occupa circa 100.000 addetti.

Per il mantenimento e lo sviluppo del settore e per rilanciare la filiera delle Fer e dell'efficienza energetica è necessario:

- rafforzare la ricerca e l'innovazione sia degli enti pubblici che delle imprese private;
- sostenere lo sviluppo di tutti i settori della green economy con razionalità, efficienza ed ecocompatibilità, anche a sostegno dell'industria primaria (cicli siderurgici integrali, siderurgia elettrica, metallurgia);
- utilizzare tutti gli spazi possibili, anche con le normative esistenti, anche a livello centrale e decentrato, promuovendo la diffusione delle Fer;
- predisporre alla prospettiva futura del superamento degli incentivi per raggiungere l'obiettivo della competitività di costo tra produzione da fonti rinnovabili e quella da fonti fossili;
- togliere il monopolio sulla gestione della rete;
- sostenere lo scambio, l'autoproduzione e l'autoconsumo delle Fer;
- promuovere l'utilizzo delle Fer da parte del sistema produttivo e delle imprese;
- semplificare e uniformare le procedure di autorizzazione degli impianti di Fv nel

- rispetto dei vincoli territoriali;
- promuovere, coinvolgendo le amministrazioni locali, in tutti i territori la sostituzione dei tetti in amianto con impianti di Fv;
 - promuovere l'installazione di impianti di Fv negli stabili di proprietà delle pubbliche amministrazioni e il riutilizzo ai fini energetici di aree dismesse, discariche, siti da bonificare ecc.;
 - valutare altri sistemi di incentivazione (i sistemi tedesco e austriaco sono più efficaci ed equi);
 - contrastare la concorrenza sleale di produttori stranieri che non rispettano gli standard sociali e ambientali.

Roma, aprile 2013



Settore installazioni telefoniche

La situazione delle aziende del settore in rapporto agli appalti di Telecom Italia e degli altri gestori di telefonia è grave, con una perdita consistente di occupazione e il peggioramento delle condizioni in cui operano i lavoratori - sul versante della sicurezza sul lavoro e sul versante dei riconoscimenti economici e normativi. Mancano investimenti pubblici e privati per la manutenzione e l'implementazione della rete e mancano regole a tutela dell'occupazione negli appalti.

Telecom Italia è l'azienda che detiene l'infrastruttura di rete costruita con soldi pubblici per la quale ancora oggi i cittadini pagano un canone. A breve potrebbe verificarsi lo scorporo della rete con conseguenze su tutta la filiera dal punto di vista occupazionale e dal punto di vista degli investimenti, anche a scapito dell'introduzione delle nuove tecnologie.

Il rischio è che lo scorporo della rete si traduca soltanto in un abbattimento del debito di Telecom Italia con i soldi pubblici della Cassa depositi e prestiti.

La Fiom chiede che la rete, infrastruttura strategica, torni sotto il controllo pubblico, al fine di far ripartire gli investimenti e regolamentare gli appalti. In questo modo i risultati in termini di efficienza della rete di tlc comporterebbe un indiscusso aumento della produttività di sistema con investimenti in tecnologia, in ricerca e in innovazione.

Roma, aprile 2013



Gruppo Finmeccanica

Il Gruppo Finmeccanica conta circa 42.000 dipendenti in Italia e 72.000 in tutto il mondo. Del Gruppo fanno parte AgustaWestland, Alenia Aermacchi, AnsaldoBreda, Ansaldo energia, Ansaldo sts, BredaMenarinibus, Fata logistics, Oto Melara, Selex es, Wass e le società partecipate Telespazio (a maggioranza), Thales Alenia space e Mbda (a minoranza).

Finmeccanica è in una condizione di difficoltà derivante da una contrazione generale del mercato della difesa e dai problemi provocati dalle inchieste che hanno coinvolto il vertice precedente dell'azienda.

Nelle relazioni sindacali il nuovo amministratore delegato intende avviare un nuovo percorso di confronto e informazione delle organizzazioni sindacali, garantendo così maggiori informazioni alle rappresentanze dei lavoratori sui processi in atto sia di riorganizzazione che di strategia industriale.

La Fiom si è sempre opposta alle politiche di dismissioni della parte civile di Finmeccanica, sostenute dal vecchio management, perché in controtendenza ai processi internazionali, oltre che, per il necessario sostegno che una grande holding come Finmeccanica dovrebbe garantire importanti aziende internazionalizzate come Ansaldo Sts e a gruppi che stanno sui mercati mondiali come Ansaldo Energia, Ansaldo Breda e Breda Menarini bus.

Il calo delle commesse sulla difesa stanno imponendo ai competitor internazionali la riconversione parziale sui mercati civili. Finmeccanica che si trova, da questo punto di vista, in una condizione di vantaggio, per motivi legati alla storia delle fusioni all'interno di questa importante holding pubblica, dovrebbe solo rafforzare il ruolo nel comparto civile e non dismettere come era previsto.

Questo gruppo è un bene industriale per il sistema paese e meriterebbe un sostegno attraverso scelte di politica industriale in grado di permettergli di superare questo momento particolare e diventare anche strumento di sviluppo industriale e occupazionale. Per questo la mancanza di un governo stabile e in grado di produrre scelte di politica industriale rischia di esporre ancor di più le aziende controllate e partecipate da Finmeccanica all'interesse della concorrenza.

La Fiom considera importante definire un percorso comune che punti alla difesa del patrimonio industriale che questo gruppo rappresenta e si rende disponibile a valutare nell'ambito delle riorganizzazioni la necessità di difendere le conoscenze e le

professionalità di lavoratori che operano in un comparto strategico per quel che concerne le tecnologie, per questo riteniamo necessario che, nella stesura del protocollo di relazioni sindacali, si preveda comunemente l'intenzione di adottare tutti gli strumenti possibili in modo da escludere il licenziamento dei lavoratori. Cioè continuare nella strada tracciata dai processi di riorganizzazione di Alenia Aermacchi dove nonostante le difficoltà iniziali, le scelte hanno prodotto un rilancio dell'impresa senza mettere in strada un lavoratore.

Roma, aprile 2013



Gruppo Fincantieri

Il Gruppo Fincantieri conta circa 8.500 dipendenti diretti, divisi tra le sedi di Genova, Trieste, i cantieri di Ancona, Castellammare di Stabia, La Spezia, Marghera, Monfalcone, Palermo, Riva Trigoso e Sestri ponente, l'Isotta Fraschini di Bari e il Ce.te.na. Di Genova.

La vicenda Fincantieri è emblematica della scelta di politica industriale del Governo e del Parlamento; in Fincantieri il persistere dello scarico produttivo ha determinato il ricorso prolungato agli ammortizzatori sociali che si avviano alla scadenza e, in tutti i siti, migliaia di lavoratori delle ditte di appalto stanno perdendo il lavoro, spesso senza il riconoscimento di ammortizzatori sociali.

Non affrontare la situazione di Fincantieri può significare un ridimensionamento industriale; è prioritaria la salvaguardia di tutti i siti produttivi e la tutela dell'occupazione.

La Fiom ha denunciato più volte la totale assenza di una politica industriale, particolarmente evidente nel settore navalmeccanico dove, pur in presenza di impegni precisi assunti allo specifico tavolo di settore, si registrano gravi inadempienze e ritardi.

Alla Direzione Fincantieri la Fiom ha proposto l'avvio di un confronto sulle strategie industriali e di investimento per la salvaguardia della capacità produttiva e di tutti i siti in Italia.

Riteniamo necessario:

- un piano industriale basato su investimenti in diversificazione produttiva e innovazione tecnologica verso la sostenibilità e compatibilità ambientale;
- commesse pubbliche immediatamente cantierabili per sostenere i cantieri scarichi a partire dagli impegni già assunti dal Governo;
- interventi del Governo a livello europeo per favorire operazioni tipo «ecobonus»;
- il recupero di un modello produttivo e organizzativo rispettoso del diritto alla salute ed alla sicurezza di tutti coloro che lavorano nei cantieri, diretti o dipendenti delle ditte di appalto.

Roma, aprile 2013



Mezzogiorno

La Fiom ritiene necessario l'avvio di una fase di nuove politiche industriali e sociali per contrastare la gravissima crisi industriale del paese che assume un carattere di vera e propria emergenza nel Mezzogiorno, dove la deindustrializzazione e la desertificazione sono ormai un dato di fatto con conseguenze drammatiche sul piano occupazionale.

Con la fine dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno, si è assistito in questa parte del paese all'abbandono da parte della politica nazionale.

Le politiche di riequilibrio territoriale sono state messe in discussione. È maturato un ridimensionamento della politica industriale per il Mezzogiorno e, in particolare, della politica di incentivazione regionale che ne ha storicamente costituito l'ossatura portante, fino a determinarne un sostanziale azzeramento.

La Fiom ritiene che per affrontare la grave emergenza, questa fase debba essere scandita da una serie di provvedimenti che diano risposte a chi lavora e vive del proprio reddito, quali:

- l'utilizzo delle restanti risorse del Fas a favore delle Regioni;
- il rafforzamento delle norme per il sequestro e il riutilizzo dei beni in mano alle organizzazioni criminali;
- il soddisfacimento dei crediti alle imprese da parte della Pubblica amministrazione per opere, servizi e forniture e sostegno nell'accesso al credito per le imprese;
- la riqualificazione del modello di specializzazione produttiva, attraverso il sostegno alla ricerca, innovazione e allo sviluppo delle attività a più alto contenuto di lavoro;
- l'investimento nella infrastrutturazione, materiale ed immateriale, necessaria al Mezzogiorno, per un modello di specializzazione produttiva sostenibile sul piano ambientale e compatibile con le attuali esigenze formative ed occupazionali;
- in alternativa al gigantismo delle opere pubbliche, opere di infrastrutturazione secondaria per le aree destinate a insediamenti produttivi; messa in sicurezza del territorio; rafforzamento del trasporto su ferro lungo le tratte brevi; consolidamento delle linee di collegamento marittime lungo le coste meridionali; opere di riqualificazione dei plessi scolastici; superamento del «digital divide» attraverso la diffusione della «banda larga».

Roma, aprile 2013



Iniziativa legale della Fiom contro Fiat per il riconoscimento delle rappresentanze sindacali, contro il comportamento discriminatorio nei confronti dei lavoratori iscritti alla Fiom, per il diritto alle trattenute sindacali a favore della Fiom

1. Le azioni legali promosse dalla Fiom contro Fiat hanno l'obiettivo di garantire la libertà costituzionale delle lavoratrici e dei lavoratori a poter decidere liberamente a quale sindacato aderire, a eleggere i propri rappresentanti e a vedere garantite le libertà sindacali previste dallo Statuto dei lavoratori.

Licenziamento dei delegati sindacali Fiom

Il 15 giugno 2010 si verifica il primo accordo separato alla Fiat di Pomigliano, il 13 luglio 2010 il licenziamento di un delegato Fiom alla Fiat di Mirafiori, il 14 luglio 2010 si verifica il licenziamento di due delegati e un iscritto Fiom alla Fiat Sata di Melfi, il 23 dicembre 2010 l'accordo separato alla Fiat di Mirafiori.

A seguito dei ricorsi legali della Fiom, i licenziamenti vengono dichiarati illegittimi e antisindacali dai Tribunali di Torino e di Melfi; sono pendenti i giudizi di Cassazione.

Riconoscimento dei rappresentanti sindacali Fiom

Per cercare di negare la rappresentanza alla Fiom all'interno degli stabilimenti, Fiat è uscita da Federmeccanica, ha disdetto tutti gli accordi aziendali e, dopo gli accordi «separati» di Pomigliano e Mirafiori, il 13 dicembre 2011 ha sottoscritto un Contratto collettivo di settore separato, negando alla Fiom il diritto alla rappresentanza sindacale perché non firmataria della contrattazione collettiva aziendale. La Fiom è ricorsa ai Tribunali nei diversi territori dove sono insediati gli stabilimenti della Fiat; i Tribunali di Bologna, Napoli, Bari, Larino, Lanciano, Verona, Torino, Milano, Trento e Pinerolo hanno riconosciuto il diritto della Fiom alla rappresentanza sindacale. I Tribunali di Modena, Vercelli, Melfi e Torino hanno rimesso la questione alla Corte Costituzionale; il 2 luglio 2013 la Corte, in udienza pubblica, affronterà la questione.

Diritto delle Fiom a ricevere le «deleghe sindacali»

Dal 1° gennaio 2012 in tutti gli stabilimenti, la Fiat ha negato la possibilità che gli iscritti Fiom finanziassero il proprio sindacato con il meccanismo delle “deleghe sindacali”, attraverso cui i lavoratori cedono una quota del loro salario (l'1% dei minimi contrattuali nazionali) mediante trattenuta volontaria sulla busta paga. Il meccanismo, un tempo previsto dalla legge, trova oggi una regolamentazione nei contratti collettivi, ma lo trova anche nella richiesta effettuata all'azienda dal singolo

lavoratore. I Tribunali di Torino, Trento, Milano, Bolzano, Ancona, Alba, Napoli, Bari, Bologna, Pinerolo, Cassino, Ariano Irpino, Nola, Verona, Piacenza, hanno condannato la Fiat per comportamento antisindacale.

Discriminazione negli stabilimenti Fiat degli iscritti alla Fiom

La Fiom, con un ricorso, ha denunciato la discriminazione attuata dalla Fiat nei confronti degli iscritti Fiom nello stabilimento di Pomigliano. Il Tribunale di Roma ha riconosciuto la discriminazione collettiva, con l'esclusione dalle assunzioni dei lavoratori dello stabilimento di Pomigliano iscritti alla Fiom, e ordinato a Fiat di cessare dal comportamento discriminatorio, di assumere i 19 ricorrenti Fiom, di predisporre ed attuare un piano di assunzione per 126 lavoratori da selezionare nell'ambito dell'elenco nominativo degli iscritti Fiom. È pendente il giudizio di Cassazione. Fiat ha eluso l'ordine dell'autorità giudiziaria e, per ritorsione, ha prima aperto una procedura di mobilità minacciando il licenziamento di altri 19 dipendenti, poi trasferito tutti i lavoratori nella vecchia società e, successivamente, collocato tutti gli iscritti Fiom in cassa integrazione.

La Fiat è stata condannata per comportamento antisindacale anche a seguito di discriminazione per aver corrisposto ai dipendenti iscritti alla Fiom nello stabilimento Fiat Powertrain di Termoli una retribuzione inferiore a quella di tutti gli altri lavoratori con parità di mansioni; l'ordine del giudice all'azienda, confermato da una seconda sentenza, è stato quello di cessare e di astenersi in futuro dalla condotta discriminatoria sui salari.

Limitazione al diritto di sciopero negli stabilimenti Fiat

La Fiom, con un ricorso, ha denunciato la limitazione al diritto di sciopero attuata dalla Fiat con provvedimenti disciplinari contro i lavoratori e i delegati. Il Tribunale di Brescia ha ribadito la libera e incondizionata partecipazione allo sciopero dei singoli, ha dichiarato illegittime e annullato le sanzioni disciplinari di Fiat.

Corte costituzionale

Il 2 luglio 2013 la Corte costituzionale ha fissato l'«udienza pubblica» per discutere, ritenendo rilevante e non manifestamente infondata la questione della legittimità costituzionale sollevata dai Tribunali di Modena, Vercelli, Melfi e Torino e relativa al contrasto tra l'art. 19, lettera b, legge 300/70 e gli articoli 2, 3 e 39 della Costituzione. Con il pronunciamento della Corte costituzionale l'iniziativa giuridica intrapresa dalla Fiom raggiunge il più alto grado di giudizio previsto dal nostro ordinamento.

Le indagini della Procura di Nola

La Fiat dovrà rendere conto della sua condotta non solo alla magistratura civile: alla fine del mese di marzo 2013 la Procura di Nola ha inviato all'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne e all'amministratore delegato di Fabbrica Italiana Pomigliano

(Fip), Sebastiano Garofalo, l'avviso di conclusione delle indagini preliminari del Pubblico Ministero per non aver ottemperato all'ordine del Tribunale di Torino di riconoscere i diritti sindacali alla Fiom e per non aver superato la discriminazione nei confronti degli iscritti Fiom nell'assunzione da parte di Fip, accertata dal Tribunale di Roma e dalla Corte d'Appello della stessa città.

Roma, aprile 2013



Scheda di approfondimento sull'uso degli ammortizzatori sociali

Intro

E' utile partire da una fotografia quanto più veritiera possibile della situazione del gruppo Fiat, sapendo che tra le nostre fonti non può esserci l'impresa visto che ad oggi non riconosce la rappresentanza della Fiom Cgil. Prioritario è il problema dei lavoratori degli stabilimenti di Termini Imerese e Irisbus che stanno terminando gli ammortizzatori sociali e rischiano (in assenza di un piano industriale e di ammortizzatori sociali di accompagnamento), migliaia di licenziamenti. Possiamo però affermare che le ore di cassa integrazione negli stabilimenti si possono calcolare in milioni solo nell'ultimo anno.

Fiat auto

Fonti attendibili parlano di 1,7 mld di euro di integrazione salariale erogata ai dipendenti del gruppo. Nello specifico:

- Mirafiori stabilimento auto (circa 5000 lavoratori, viene prodotta solo la Mito) al lavoro meno di tre giorni al mese per 900 dipendenti, l'azienda nelle scorse settimane è passata da una cassa straordinaria per ristrutturazione ad una per riorganizzazione con un accordo firmato presso la regione Piemonte.

Enti centrali: cassa integrazione ordinaria una settimana al mese;

- Grugliasco (circa 1000 dipendenti, viene prodotta la Maserati) una parte dei lavoratori è ancora in cassa a 0 ore, nonostante operino nello stabilimento lavoratori trasferiti da altri stabilimenti. Sulle linee ristrutturate sono prodotti i nuovi modelli Maserati;
- Modena (circa 600 dipendenti, vengono prodotti nuovi modelli Maserati) volumi produttivi ridotti e assenza di nuovi modelli in grado di saturare gli impianti;
- Cassino (circa 3800 dipendenti auto prodotte Bravo, Giulietta e Delta) cassa integrazione ordinaria 6/7 rimanenti, al lavoro per meno metà mese;
- Pomigliano (circa 4500 dipendenti viene prodotta solo la Panda) metà dei lavoratori

in cassa integrazione per ristrutturazione a 0 ore (bisogna tener conto che con il trasferimento di Fip in Fga la direzione aziendale ha fatto un nuovo accordo di cassa per ristrutturazione;

- Melfi (circa 4500 dipendenti, viene prodotta la Punto, sarà messo in produzione il CUV) cassa per ristrutturazione circa una settimana al mese di lavoro;
- Termini Imerese cassa integrazione a 0 ore per cessazione per circa 1000 dipendenti (compreso indotto).

Magneti Marelli

gli stabilimenti sono in una situazione di incertezza produttiva e occupazionale, solo a titolo di esempio:

- a seguito della ristrutturazione avviata 3 anni addietro degli stabilimenti campani, ad oggi 800 lavoratori (ex PCMA) sono in cassa a 0 ore;
- a Bologna la parte di prototipia dello stabilimento è a rischio cessazione;
- a Caivano è stata avviata una cassa integrazione per ristrutturazione.

Iveco

La situazione drammatica è per i lavoratori della Irisbus che hanno in scadenza la cassa integrazione per cessazione nei prossimi mesi. Negli stabilimenti di Suzzara e Brescia stanno usando ammortizzatori sociali straordinari (il primo in cassa per ristrutturazione, il secondo in contratto di solidarietà).

Power Train

gli stabilimenti che producono cambi e motori risentono in modo meno forte della crisi, esclusa la FMA di Avellino che è in cassa per ristrutturazione, gli altri stanno usando la cassa ordinaria.

Indotto

Le multinazionali (Lear, Johnson, Denso, ecc), le piccole e medie aziende dell'indotto e della componentistica, le imprese che lavorano nei servizi per gli stabilimenti dell'auto risentono in maniera diretta delle scelte del management di non investire in nuovi modelli, quindi non essendoci certezza sui volumi produttivi gli effetti si scaricano sull'occupazione. A titolo di esempio tutte le aziende in filiera con gli stabilimenti di Termini Imerese, Irisbus e Mirafiori stanno esaurendo gli ammortizzatori sociali utili a impedire i licenziamenti.

Illegittimità nell'espletamento delle procedure di cassa integrazione

Le procedure di cassa integrazione straordinaria non sono state rispettate dalla direzione

aziendale che tiene l'esame congiunto con le Rsa presso i singoli stabilimenti e ratifica gli accordi presso le singole Regioni con una semplice comunicazione alla Fiom Cgil.

In realtà la legge prevede che l'esame congiunto, in assenza dell'Rsu, debba tenersi con le "organizzazioni maggiormente rappresentative", ma questo non accade pur non essendoci più le RSU negli stabilimenti Fiat ma le RSA.

In tutti gli incontri che abbiamo avuto la direzione aziendale non ha mai partecipato direttamente ma ha delegato avvocati che hanno illustrato la lettera di convocazione ma non hanno mai riconosciuto alcun valore legale e fattuale all'incontro, tanto che, non solo non sono stati mostrati gli accordi già siglati in sede aziendale con la RSA e poi nelle sedi istituzionali con le altre OOSS, ma addirittura nei casi di cassa integrazione straordinaria per ristrutturazione o riorganizzazione (casi Pomigliano, Melfi, Torino, Caivano e Suzzara) non sono mai stati neanche illustrati i crono programmi e consegnati alle parti (almeno non alla Fiom) i piani di investimento. I criteri di rotazione, che rappresentano i due punti cardine dell'esame congiunto, non sono concordati tra le parti e lascia assoluta libertà alla direzione di stabilimento di gestire le "chiamate" al lavoro che spesso vengono fatte con sms o telefonate ai lavoratori.

Infine, una ristrutturazione complessiva di tutti gli stabilimenti del gruppo, presupporrebbe un tavolo unico nazionale presso il Ministero del Lavoro.

Le procedure di cassa straordinaria di Pomigliano e Torino hanno ulteriori elementi di incongruità con la legge che regola l'istituto:

- a Pomigliano con il cambio di nome della società da Fabbrica Italia Pomigliano a Fiat Group Automobili l'azienda riaccede ad una cassa straordinaria per ristrutturazione per lo stesso sito e lo stesso perimetro lavorativo che ha già coinvolto i medesimi soggetti nell'utilizzo di altra cassa.
- a Torino la direzione aziendale ha proceduto ad una sostituzione della cassa straordinaria per ristrutturazione a una per riorganizzazione.

Infine, pur in presenza del pronunciamento della Corte Costituzionale, per gli stabilimenti Marelli in Campania e Iveco in Lombardia si confermano le scelte della direzione aziendale di siglare un accordo preventivo e separato con le RSA delle organizzazioni sindacali firmatarie e di procedere in sede istituzionale alla mera ratifica con la esclusione della Fiom Cgil.

La legge prevede un "esame congiunto" con le RSU ed in loro assenza (ricordo che negli

stabilimenti del gruppo sono nominate le RSA) con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative: Fiom compresa. Invece, assistiamo al fatto che presso le Regioni si tengono tavoli separati e alla Fiom viene semplicemente comunicata la scelta aziendale dai legali che quindi non hanno nemmeno le competenze tecniche per affrontare le questioni che un esame congiunto presuppone sul piano della riorganizzazione, della ristrutturazione e dell'impatto che questo ha sui lavoratori. I rappresentanti aziendali, partecipano solo alla riunione con le Regioni e le O.O.S.S. firmatarie il "Contratto Fiat". Il paradosso è che, come si è dimostrato in questi ultimi episodi a richiesta del rappresentante della Fiom di firmare l'accordo (Campania) il legale incaricato di rappresentare l'azienda ha chiesto e ottenuto di non far firmare l'accordo. In tutte le Regioni è la direzione aziendale che decide chi compone il tavolo, cosa comunicare e cosa no, con chi firmare e se presentare o meno i piani di ristrutturazione.

Proposte:

- convocazione urgente di un incontro congiunto con il MISE per affrontare la gravità della situazione degli stabilimenti di Termini Imerese e Irisbus;
- pieno rispetto delle procedure previste dalla legge per l'esame congiunto, anche in conseguenza del pronunciamento della Corte Costituzionale, per la cassa integrazione che garantisca pari diritti tra le organizzazioni sindacali;
- convocazione di un tavolo nazionale per gli ammortizzatori sociali nel gruppo Fiat;
- uso del contratto di solidarietà al fine di avere una massima rotazione tra i lavoratori a parità di mansione ed una integrazione salariale più alta di quella prevista dall'indennità di cassa integrazione;
- nei casi di uso della cassa per riorganizzazione e ristrutturazione presentazione dei piani d'investimento e verifica degli stessi e della loro realizzazione nel tempo;
- rispetto e verifica della rotazione a parità di mansione per una equa redistribuzione del lavoro tra tutti i dipendenti senza discriminazione alcuna.

Roma, luglio 2013