



# LA BORSA E IL CANTIERE

Mentre l'azienda pensa alla Borsa, la gestione dello stabilimento degrada sempre più fino ad assumere aspetti scandalosi. Reso inapplicabile l'accordo di gruppo del 2004, soppressi deliberatamente tutti gli strumenti contrattuali e partecipativi che vi erano previsti, l'azienda agisce ormai sulla organizzazione del lavoro nella più totale unilateralità. Dopo l'accordo del 2004 si è avviato un processo di emarginazione crescente del sindacato: a Marghera, nel cantiere che conta il più alto numero di iscritti al sindacato e che ha dato un contributo rilevante alla stessa definizione dell'accordo di gruppo, la RSU pesa e conta sempre meno nelle decisioni interne. È come se ci fossero due aziende, una che sottoscrive gli accordi di gruppo, l'altra che li svuota negli stabilimenti. In questo modo la SCHEDA DI COMMESSA è diventata un documento inutile, le COMMISSIONI servono a ratificare decisioni già prese, la produttività, a forza di appaltare, ha perso di importanza nella percezione di tutti i lavoratori del cantiere. Quando si fa fuori un accordo frutto di una durissima vertenza che è costata lotte e sacrifici e si sottrae al sindacato ogni strumento di controllo della produzione, occorre chiedersi: perché lo si fa? A Marghera si può rispondere anche così: perché nell'assenza di trasparenza è possibile depredare la commessa, spolparla e lasciare gli "ossi" al cantiere.

## I fatti:

► E' noto che le NON CONFORMITA' rappresentano una turbativa della produzione che andrebbe ridotta al minimo. Se i manufatti o i blocchi prefabbricati presentano problemi dimensionali o non corrispondono ai disegni e alla progettazione, gli interventi correttivi necessari diventano un aggravio di costi che viene caricato sul cantiere. Perciò le ore di non conformità devono essere valutate attentamente da Enti preposti sia per averne una precisa quantificazione, sia per conoscere e rimuovere le cause che le hanno generate. Succede che sulla costr. 6129, al MTG (montaggio), le non conformità superano le 100 mila (centomila) ore, cioè sono superiori alle stesse ore assegnate al reparto sulla commessa. Centomila ore sono tante e ci si aspetterebbero interventi mirati dell'azienda, incontri con la RSU, verifiche, e in ogni caso un atteggiamento di forte preoccupazione della direzione. Niente di tutto ciò. ANZI! Su tutto cala un velo di inquietante silenzio. Nessuno sa chi abbia certificato quelle non conformità e chi le abbia autorizzate. È certo che sono state "appaltate", anche se nessuno ha visto eseguire i lavori, né sa a chi sia stato attribuito l'appalto. I lavoratori, la stessa RSU, non sanno se l'appalto sia vero o falso. In questa assenza di trasparenza molti pensano che le non conformità al MTG siano state inventate, ma sta di fatto che il cantiere le ha pagate e qualcuno le ha incassate. CHI? Si tratta di qualche milione di euro pagato dal cantiere senza che i lavoratori e la RSU sappiano a chi sono andati e per fare che cosa. Così, mentre l'azienda sottoscrive accordi nazionali per la qualificazione e la trasparenza degli appalti, nella stessa azienda, c'è chi lavora per riprodurre la situazione della fine degli anni '90, quando l'utilizzo abnorme e senza controllo degli appalti stava per portare al collasso il cantiere e il gruppo.

La direzione di stabilimento tanto solerte contro l'assenteismo, sempre pronta a denunciare la scarsa produttività dei lavoratori, perché non dice niente su 100 mila (centomila)ore di non conformità date in appalto?

- Sempre al MTG sono state tentate strane riorganizzazioni con centralizzazioni di funzioni tra MTG ed UMO mai discusse con la RSU. Qui operano appalti Croati, "provvisoriamente" distaccati da 10 anni presso lo stabilimento di Marghera. Le attività in appalto superano abbondantemente quelle del reparto, e a queste, sulla costr. 6129, si sono sommate anche le scandalose 100 mila (centomila) ore di non conformità.
- Sugli appalti non ci sono più freni e alcune strutture del cantiere paiono interessate più che a costruire navi, a costruire le condizioni per estenderli. La qualità degli scafi non è più la stessa, il cantiere deteneva il primato europeo nella saldatura considerata fattore decisivo nell'industria

navale. Oggi, degradata anch'essa, l'azienda punta ad appaltarne i servizi di controllo qualitativo. Anziché intervenire per migliorare gli standard di produzione l'azienda vuole appaltare anche i controlli qualitativi della saldatura quasi a volersi liberare (chissà per quali ragioni?), di una struttura diventata scomoda. Ovviamente nello stabilimento c'è chi "lavora" per dimostrare che conviene appaltare anche il controllo della saldatura esprimendo giudizi negativi sulla affidabilità ed efficienza del reparto gestito dal cantiere.

- ▶ Pur di appaltare la PRESSATURA è stato persino aumentato, unico caso in cantiere, l'organico della squadra da due a tre addetti. Lo scopo è dimostrare che l'appalto costerebbe meno. Inoltre, sempre per dimostrare l'inefficienza del reparto PRESSATURA si sono verificati strani incidenti, con l'immissione di acqua nelle casse con gli operai dentro. Incidenti ad alto rischio per i lavoratori, mai successi in precedenza, di cui l'azienda non sa dare spiegazioni né sa risalire ai responsabili. Anche in questo caso noi pensiamo invece che vi siano precise responsabilità riconducibili a strutture del cantiere legate a doppio filo al mondo degli appalti.
- ▶ In NAV con una semplice modifica si potrebbe potenziare un impianto di taglio al laser. Ma la modifica non viene approvata perché in questo modo si ridurrebbero gli appalti. La modifica costerebbe pochissimo a detta dei tecnici dell'azienda, l'appalto costa molto, molto di più, ma si continua così. E ciò vale per tanti altri impianti del cantiere.
- ▶ La nave in bacino, costr. 6127, accumula ritardi che possono ripercuotersi negativamente sulle date di varo e di consegna. A detta dei lavoratori ci sono quasi due mesi di ritardo sul varo. Un fatto mai successo in cantiere.

Non c'è nessuna ragione industriale che giustifichi questa gestione e questo modo di concepire gli appalti. Si agisce per svuotare la commessa del suo valore riducendo la capacità industriale del cantiere fino a trasformare in perdite per lo stabilimento la moltiplicazione continua degli appalti. E chi sono i padroni delle imprese di appalto? Perché in Fincantieri non è dato saperlo? Si conoscono le proprietà di tutti gli appalti di Porto Marghera ma non quelle di Fincantieri. Come mai? Se nessuno interviene in una situazione così pesante si legittima il sospetto di un esteso conflitto di interessi che coinvolge anche strutture dello stabilimento e che usa gli appalti per privatizzare i profitti e il cantiere per socializzare le perdite. E quel che è peggio è che l'azienda ipocritamente continua a offrire di sé una immagine non vera, di solidità e di crescita, probabilmente perché alla ricerca dei consensi politici necessari per l'ingresso in Borsa. In questa situazione fortemente degradata la Fincantieri si accinge ad attuare un piano industriale fondato su un recupero di 10 punti di produttività in 5 anni. La stretta è già cominciata con il licenziamento degli operai meno produttivi usando a pretesto l'assenteismo. Si pensa alla Borsa, si depreda la commessa, si trasferiscono gli utili agli appalti e poi si chiede ad operai ed impiegati di lavorare di più e fare sacrifici per ripianare le perdite. Per la Fiom nessun confronto sarà possibile con l'azienda su un nuovo piano industriale se prima non sarà applicato l'accordo del 2004 su:

- **Riconoscimento del ruolo contrattuale della RSU**
- **Incremento degli organici fino a saturare le attività di scafo**
- **Riduzione drastica e qualificazione degli appalti**
- **Riconoscimento del salario aziendale a tutti i lavoratori del cantiere**
- **Rispetto delle leggi e degli accordi sulla sicurezza**

Il processo produttivo, il decentramento degli appalti, le paghe globali sono stati pensati per ridurre peso e ruolo del sindacato in fabbrica, ed è in fabbrica che bisogna ricostruire il potere contrattuale dei lavoratori dando voce e rappresentanza ai lavoratori di tutta la filiera produttiva. **La Fiom si impegna ad aprire con i lavoratori del cantiere la più ampia discussione su questi temi.**

**Segreteria Fiom CGIL Metropolitana di Venezia**