

LA CRISI NELLA NAVALMECCANICA

Fincantieri, 233 in "cassa" nello stabilimento genovese

Annunci di ammortizzatori sociali anche per Riva Trigoso e Muggiano



L'avvio dei lavori a Genova dell'ultima nave ora in costruzione

GENOVA. La crisi bussa alle porte degli stabilimenti Fincantieri. Dopo gli annunci dei mesi scorsi - l'amministratore delegato Giuseppe Bono aveva parlato della possibilità del ricorso alla cassa integrazione per circa mille lavoratori - in queste ore si stanno avviando le procedure in alcuni stabilimenti, in altri il ricorso agli ammortizzatori è stato prospettato come probabile alle Rsu. La Liguria si trova, suo malgrado, in prima linea.

Per Genova la richiesta di "cassa" è già stata inoltrata e comunicata alla Rsu ieri: le persone coinvolte sono sino a 233 per un massimo di 13 settimane. Sempre ieri l'azienda ha convocato anche la Rsu di Riva Trigoso spiegando che tra dicembre e marzo del 2010 circa 80 persone potrebbero essere messe in cassa integrazione. Al Muggiano, gli ammortizzatori dovrebbero riguardare 24 persone a ottobre, 30 a novembre e 30 a dicembre. Ma in questi ultimi due casi siamo solo agli annunci: specie per il Muggiano ci sarebbe in bilico la conquista

di un nuovo ordine che potrebbe permettere al cantiere di superare lo "scarico", cioè la mancanza di attività.

Nel resto d'Italia non va meglio: ad Ancona si arriverà a un massimo di 253 persone lasciate a casa, 186 a Palermo, più di 400 a Castellammare di Stabia, in Campania. A dicembre del 2009, nel peggiore delle ipotesi, 1096 dipendenti (1006 operai e 90 impiegati) Fincantieri su 9.500 potrebbero trovarsi in cassa integrazione. Ammortizzatori sociali utilizzati in modo massiccio anche alla controllata Isotta Fraschini: 140 su 160.

Sono gli effetti - purtroppo inevitabili - della flessione degli ordini conseguente alla crisi e che si stanno dispiegando poco a poco. Paradigmatico il caso di Sestri Ponente: solo lo scorso 5 giugno a Genova si festeggiava la consegna di due navi a Costa Crociere di cui una, la Pacifica, costruita proprio a Sestri Ponente. Ultima di una lunga serie. Ora, però, sotto la Lanterna è in costruzione una sola unità, ordinata

dal gruppo Oceania Cruises. Ora si favoleggia di un ordine proveniente dall'India e che potrebbe essere assegnato proprio allo stabilimento genovese, ma sinora siamo solo alle ipotesi non confermate. Pesanti anche le ricadute sull'indotto: le Rsu parlano di «2.500 lavoratori già fuori dal cantiere» a Sestri Ponente. I lavoratori hanno già scritto alle istituzioni chiedendo di intervenire, così come è stato chiesto il tavolo di confronto in Confindustria.

Tiziano Roncone, Fim Cisl ligure:



«Che il lavoro fosse poco era evidente, per questo bisognerebbe operare in maniera da rendere più semplice la conquista di nuove commesse. Sapendo di questa situazione, come Fim Cisl puntavamo a chiudere la questione dell'integrativo celermente per affrontare problemi come questo che sono ancora più gravi». L'accordo sull'integrativo è stato firmato ad aprile da Fim e Uilm, non dalla Fiom.

E dalla Fiom arrivano ora le critiche più dure all'azienda: «Il lavoro è poco, è evidente - è la premessa di Bruno Manganaro, segretario provinciale genovese Fiom - anche se si parlava di andare dopo l'estate per gli ammortizzatori a Sestri Ponente. L'azienda però non parli solo di cassa, serve l'integrazione salariale». Pesanti critiche anche alla scelta di comunicare, nelle stesse ore, la possibilità del ricorso alla "cassa" anche negli altri due stabilimenti liguri. «Pare un po' una minaccia: se sei cattivo, allora arriva la cassa. Che invece non era prevista a Riva Trigoso». Il riferimento è allo stato di agitazione e agli scioperi Fiom per l'integrativo. La richiesta del sindacato, ad ogni modo, è quella di ricorrere anche alle trasferte dei lavoratori e allo spostamento di parte dei lavori assegnati per "spalmare" la crisi su tutti gli stabilimenti omogeneamente. Il timore della Fiom è che un ricorso robusto alla cassa integrazione preannunci degli esuberi. Per questo lunedì la segreteria regionale dovrebbe uscire pubblicamente con un documento dove si chiede prima di trovare una intesa che coinvolga anche il sindacato di categoria Cgil sull'integrativo, e dopo si apra un tavolo di crisi nazionale.

Ma per quanto riguarda gli esuberi l'azienda e il suo amministratore delegato Bono sono stati molto chiari: la possibilità di esuberi è stata radicalmente negata, e sarebbe un risultato importante per la cantieristica italiana mentre nel resto d'Europa si verificano bancarotte, licenziamenti e chiusure.

Molto dipende anche dalla capacità dell'azienda di aumentare la sua competitività in un mercato che, uscito dalla crisi, sarà per anni comunque molto meno generoso di quanto non sia stato negli anni Duemila, quando l'unico problema per gli armatori sembrava fosse quello di trovare un cantiere disponibile a consegnare una nave in tempi accettabili, visto che tutti lavoravano a pieno ritmo. Succedeva appena due-tre anni fa, ora sembra un altro mondo. Quasi fantascienza.

SAMUELE CAFASSO
cafasso@ilsecoloxix.it