



**I risultati dell'incontro di oggi sui carichi di lavoro di quest'anno**

## **FINCANTIERI: UN 2010 DRAMMATICO 1.600 IN CASSA INTEGRAZIONE CHE FINE HANNO FATTO GLI IMPEGNI DEL GOVERNO?**

Nell'incontro di oggi Fincantieri ha presentato una situazione drammatica dei carichi di lavoro del gruppo. I lavoratori in cassa integrazione ordinaria, che sono attualmente circa 700, saliranno a 1.200 a metà anno, per arrivare a circa 1.600 a fine 2010. Questi dati testimoniano l'estrema gravità della situazione. Gli scarichi di lavoro e la conseguente sospensione dei lavoratori coinvolgerà, anche se in diversa misura, quasi tutti gli stabilimenti e le sedi. Inoltre, c'è il rischio che nei prossimi mesi, in alcuni stabilimenti non si possa più utilizzare la cassa integrazione ordinaria. L'azienda ha già annunciato che, di fronte a questa eventualità, potrebbe ricorrere a misure di carattere straordinario e/o strutturale.

- **In tutti i casi la Fiom ha dichiarato al tavolo che si opporrà a qualsiasi ipotesi di ricorso alla cassa integrazione straordinaria o a misure di carattere strutturale, come la configurazione di esuberanti di personale. La crisi, come del resto dicono gli accordi sottoscritti, deve essere affrontata con strumenti di gestione ordinaria e con l'obiettivo di garantire la continuità di tutti i siti produttivi del gruppo e del loro dimensionamento occupazionale.**

Nel quadro prospettato dall'azienda i siti più colpiti sono quelli di **Castellammare di Stabia**, che già oggi vede quasi 400 dipendenti in cassa integrazione, e quelli di **Palermo** e di **Ancona**. In questi tre cantieri, infatti, nella seconda metà dell'anno lo scarico di lavoro può comportare dei pericoli per la stessa sopravvivenza dei siti.

L'azienda ha illustrato questo scenario, adducendo due tipi di motivazioni:

1. L'enorme difficoltà ad acquisire nuove commesse sul mercato mondiale in tutte le tipologie di costruzioni navali (cruise, mini-cruise, traghetti, navi speciali, navi militari). Fincantieri ha acquisito una nave da crociera per Carnival, un megayacht, due pattugliatori per gli Emirati Arabi Uniti. L'azienda, inoltre, sostiene che la trattativa con Carnival per altre due unità da crociera non sembra oggi del tutto compromessa, come invece sembrava ad ottobre a favore del cantiere tedesco Meyer.

2. D'altra parte, le commesse pubbliche, che il governo si era ufficialmente impegnato a rendere subito cantierabili, oggi restano ancora incerte nei tempi e nella loro definizione tecnico-finanziaria. I pattugliatori per le capitanerie di porto che il governo aveva garantito per gennaio ancora non ci sono; manca il decreto di stanziamento finanziario, non è stata ancora indetta la gara. D'altra parte, l'azienda dice che dall'acquisizione all'effettiva cantierabilità di queste due unità passano almeno sei mesi. Questo rende ancor più drammatica la situazione di Castellammare di Stabia, cui sarà destinata questa commessa. Di tutto il resto del pacchetto governativo l'azienda ha detto di non sapere più nulla.

Di fronte a tutto ciò appare ancor più scandalosa la vicenda della Florio di Tirrenia, che rischia di finire ad un cantiere croato, anziché a Palermo, dove la nave è andata a fuoco ed erano cominciati i lavori di bonifica. In un contesto così critico, la decisione dell'azienda di affidare a Castellammare un troncone della seconda "Oceania" e ad Ancona alcune sezioni dell'ultima nave da crociera acquisita, è una decisione che va nella direzione giusta di redistribuire i carichi di lavoro, ma è del tutto insufficiente.

- **Di fronte a questo quadro è inaccettabile il comportamento del governo che non mantiene neanche i pochi impegni che aveva assunto. Per questa ragione la Fiom ritiene necessario e urgente la riconvocazione immediata del tavolo governativo e a questo scopo si muoverà nei prossimi giorni con Fim e Uilm.**
- **I fatti hanno dato completamente ragione alla Fiom, che il 18 dicembre al tavolo governativo sulla cantieristica aveva mantenuto una esplicita riserva sulla effettiva volontà politica del governo di varare misure concrete ed efficaci. Nella situazione in cui versano i cantieri navali i tempi di questi interventi sono essenziali.**
- **L'assenza di una politica industriale a sostegno del settore e i continui rinvii nella definizione di un pacchetto straordinario di commesse pubbliche rischiano di trasformare una situazione, già di per sé grave, in un disastro che può compromettere in modo irreversibile le prospettive della cantieristica navale italiana.**

Al termine, le parti hanno concordato di convocare un incontro delle commissioni di efficienza di tutti i siti produttivi e del coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm per una sessione straordinaria di confronto e di approfondimento, anche a carattere tecnico, sulle questioni dell'efficienza e del premio salariale ad essa correlato. La Fiom chiederà all'azienda di fornire un quadro dettagliato di tutti gli interventi di carattere organizzativo, impiantistico e gestionale che sono necessari per ottenere un effettivo recupero di efficienza del sistema aziendale che, come dicono gli accordi, sia "equamente suddiviso" tra ciò che deve fare l'azienda e ciò che devono fare i lavoratori.

---

**Chiediamo che si riconvochi subito il tavolo con il governo**