



LA FIOM
PER UNA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE
(bozza)

(a cura della Segreteria nazionale Fiom, dei coordinatori di settore, dell'Ufficio economico, dell'Osservatorio sulla contrattazione)

INDICE

UNA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE	1
 SINTESI DELLA SITUAZIONE NEI COMPARTI	
Il contesto generale	2
I comparti	4
Valutazioni sull'emergenza occupazionale	9
 APPROFONDIMENTI	
Le proposte della Fiom sulla crisi dell'auto	11
La manifattura di alta tecnologia	13
Il settore Tlc	15
<i>Stato del settore</i>	15
<i>Punti di crisi</i>	16
<i>Linee di intervento per una politica industriale nel settore</i>	17
Il settore informatico	18
<i>Stato del settore</i>	18
Nove punti per una nuova politica industriale e per il rilancio del settore metalmeccanico	19
Linee guida nella contrattazione delle crisi	22

UNA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE

Da molti anni nel nostro paese sono assenti politiche industriali mirate allo sviluppo e all'occupazione. Per molto tempo si è pensato che bastasse agire sui fattori di "costo" del sistema, il costo del lavoro, i conti pubblici e la spesa sociale, il fisco, per ottenere un ciclo virtuoso di qualificazione del sistema industriale.

Al di là del successo specifico di queste politiche liberiste, esse complessivamente hanno fallito proprio rispetto all'obiettivo di favorire la crescita della competitività del sistema industriale italiano.

Dopo anni di politiche di compressione dei costi e di ristrutturazione di processo, abbiamo un sistema estremamente efficiente sul piano della produttività del lavoro e assolutamente inefficace sul piano della qualità dei prodotti e dei servizi offerti. La caduta di competitività del sistema industriale italiano ha oggi una sola causa: l'assenza di adeguati investimenti rispetto all'innovazione e alla qualità dei prodotti.

In questi anni si era altresì diffusa la convinzione che la crescita complessiva del sistema potesse avvenire abbandonando progressivamente la manifattura e la produzione industriale di beni e servizi. La crisi italiana dimostra, al contrario, che è proprio la debolezza industriale del paese a rappresentare un *handicap* complessivo per tutto il sistema.

Nella stessa sede dell'Unione europea, ove nel passato erano prevalse tesi sulla inutilità dell'intervento per sviluppare i sistemi industriali, sta riemergendo la necessità di sostenere un sistema di manifatture e produzioni industriali. Allo stesso modo si ripropone in sede comunitaria la necessità di perseguire questo obiettivo ricostruendo politiche industriali ad esso mirate.

In questo contesto l'elemento specifico negativo ulteriore che riguarda il nostro paese è dato dalla crisi della dimensione industriale. L'Italia è oramai assente con grandi imprese da gran parte dei settori strategici e rischia ora, con la crisi Fiat e delle telecomunicazioni, di perdere ciò che resta della sua grande impresa. Qui ha pesato negativamente l'ideologia del "piccolo è bello", che ha per anni giustificato l'assenza di interventi tesi a rafforzare la crescita del sistema industriale. La via scelta dal governo, quella di allargare ancora la già estesa flessibilità e precarietà del lavoro per favorire la crescita delle piccole imprese, si rivela assolutamente priva di risultati. Le privatizzazioni a loro volta sono state realizzate con il solo scopo di fare cassa, spesso eliminando strumenti e leve di sviluppo in tutto il sistema industriale e nel Mezzogiorno in particolare. E' proprio il Sud del paese che paga più di tutti l'assenza di politiche industriali mirate allo sviluppo e le politiche liberiste verso il lavoro. E' proprio nel Mezzogiorno che manca ancor di più un progetto di sviluppo industriale che abbandoni l'illusione sulla spontaneità della crescita spinta dalle forze del mercato.

Da questi punti di analisi emerge la necessità di rivendicare **UNA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE** che abbia al centro la difesa e lo sviluppo dell'apparato produttivo e in particolare delle grandi imprese e che promuova innovazione e qualità della produzione superando così la pura competizione sul costo del lavoro, che faccia crescere l'industria nel Mezzogiorno.

Il liberismo ha fallito, occorre ricostruire una politica che valorizzi al tempo stesso le risorse industriali e scientifiche e il lavoro. Tutto questo porta inevitabilmente a riproporre, in un contesto e con strumenti diversi che nel passato, la necessità dell'intervento pubblico.

Quando il sistema delle imprese private non riesce a realizzare i propri obiettivi diventa inevitabile l'intervento pubblico. Che però deve essere non a sostegno degli interessi di questo o quel gruppo o potere industriale o finanziario, ma a favore dello sviluppo dei sistemi di impresa e del lavoro.

SINTESI DELLA SITUAZIONE NEI COMPARTI

IL CONTESTO GENERALE

1. L'economia europea ormai da un biennio è caratterizzata da un significativo rallentamento della crescita. Nel 2002 i principali paesi hanno visto oscillare il loro tasso di crescita tra lo 0,2 della Germania, lo 0,3 per l'Italia, l'1,1% della Francia e l'1,6% della Gran Bretagna.

Per l'economia europea pesano non solo le difficoltà di alcuni protagonisti dell'economia mondiale (nel ridare slancio al commercio internazionale), ma anche un clima di incertezza che si protrae e influisce negativamente su famiglie e imprese.

In Italia il protrarsi di una fase di ristagno economico, i primi segni di rallentamento nella crescita dell'occupazione, la crisi grave del primo gruppo industriale metalmeccanico, la risalita dell'inflazione legata all'introduzione dell'euro, le difficoltà nel sistema delle relazioni industriali e i problemi di bilancio che potrebbero determinare nuovi tagli nella spesa sociale, sono tutti elementi che non dispongono all'ottimismo per il 2003 o, quanto meno, rinviando il punto di svolta del ciclo economico negativo al II semestre.

Nel corso del 2002 vi è stato un ripetersi di revisioni al ribasso delle previsioni di crescita del prodotto interno lordo, con un conseguente spostamento in avanti della data prevista per la ripresa della attività produttiva.

Il Governo nel Dpef di aprile scorso aveva confermato il dato di crescita già previsto nel luglio 2001 (2,3% per il 2002). Successivamente nel luglio 2002 (Dpef 2002-2006), tale tasso di crescita era stato rivisto al ribasso (1,3%), dato ulteriormente rivisto nella Relazione previsionale e programmatica di settembre 2002 (0,6%). Dato, come abbiamo detto purtroppo non raggiunto.

I dati disponibili di contabilità nazionale indicano una contrazione del valore aggiunto dell'1,5% nell'industria in senso stretto. Ma, per concludere sulla produzione, va soprattutto evidenziato come la produzione industriale nel settore metalmeccanico sia diminuita nei primi undici mesi del 2002 del 4,5% (rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente), confermando così l'andamento negativo già presente nel corso del 2001 (- 3,0%).

La diminuzione riguarda tutti i comparti in misura differenziata si va dallo 0,3% per le Macchine e apparecchi meccanici, al -7,4% dei Mezzi di trasporto, al 9,8% delle Macchine elettriche e apparecchiature ottiche.

Il grado di utilizzo degli impianti nel II trimestre 2002 dà un valore pari al 77,0%, cioè meno del 79,0% del 2001 e ancora meno dell'80,0% del II trimestre del 2001.

Con riferimento alla sola industria metalmeccanica va rilevato che nei primi 8 mesi del 2002 il ricorso alla Cig è aumentato del 48,2% per i soli operai, dato pesante che fa seguito a quello già negativo relativo al 2001 (27,5%).

2. Anche i dati della Bilancia commerciale confermano la fase di rallentamento dell'economia nazionale ed internazionale. Così sia le importazioni che le esportazioni registrano una riduzione significativa per effetto del calo della domanda interna ed internazionale. Ciò nonostante migliorano i saldi (sia per l'intera economia che per l'industria metalmeccanica) per effetto di una contrazione maggiore delle importazioni rispetto a quella della esportazione.

Va segnalato come (nei primi 10 mesi del 2002) il saldo sia positivo per 10 miliardi di euro nell'industria metalmeccanica e per 8 miliardi per l'intera economia: ancora una volta – come testimoniano gli ultimi fascicoli del "Osservatorio sull'industria metalmeccanica", pubblicato dalla Fiom – è il surplus del settore metalmeccanico a determinare quello dell'intera economia.

In particolare, nell'industria metalmeccanica, il saldo positivo del settore è determinato (in

modo stabile) dal comparto delle Macchine e apparecchi meccanici (con un attivo pari a 27 miliardi di euro).

E' bene sottolineare che in questi ultimi anni le imprese hanno usufruito di una crescita assai contenuta del costo del lavoro per unità di prodotto e di possibilità molto vaste di utilizzare assunzioni con contratti precari. Questi elementi producono un effetto di trascinamento nel sistema industriale, per cui il rallentamento economico non produce un corrispondente e immediato ridimensionamento occupazionale. Tuttavia è questo un dato di breve periodo. Già ora stiamo assistendo a decine di migliaia di mancate conferme di lavoratori precari, mentre l'ulteriore stagnazione, magari aggravata da una probabile guerra, avrebbe effetti negativi su tutto il settore.

I COMPARTI

Auto

La crisi del gruppo Fiat pesa direttamente e indirettamente su tutto il settore metalmeccanico. E' difficile da stimare concretamente l'impatto che i tagli occupazionali nel gruppo, quelli nell'indotto, quelli nelle aziende collegate al ciclo dell'auto, producano nel nostro paese. Secondo la Federmeccanica la crisi della Fiat coinvolge complessivamente 1.000.000 di lavoratori, comprensivi di tutti i servizi legati all'auto. Dal punto di vista della crisi occupazionale nel settore metalmeccanico si può stimare che già oggi siano minacciati direttamente 40.000 posti di lavoro, 10.000 come tagli tra i dipendenti diretti del gruppo Fiat e 30.000 tra le aziende terziarizzate, nel decentramento dell'indotto.

Veicoli industriali e macchine agricole e movimento terra

La situazione è meno grave che nel settore automobilistico, con tensioni positive nei veicoli commerciali. Molto più incerta la situazione nelle macchine agricole e in quelle movimento terra, che da un lato risentono del peso finanziario dell'operazione di fusione Case-New Holland, dall'altro per l'incertezza complessiva sugli investimenti.

Pur senza registrare oggi cadute produttive, anzi con risultati di crescita di quote di mercato per Iveco, il settore è in una situazione di grave incertezza. Una recessione o una lunga stagnazione degli investimenti potrebbero portarlo tutto in terreno negativo. Sarebbe necessaria, quindi, una politica adeguata di sostegno agli investimenti.

Ciclomotori e moto

Pesante la situazione del settore. Calo del 6,0% delle vendite nel I semestre 2002 (in particolare nel comparto degli scooter; tengono meglio le moto). La situazione più grave si registra alla Piaggio (312 lavoratori espulsi nel 2000). L'azienda toscana sconta il peso di un forte indebitamento, rendendo così urgente un piano industriale contenente le indicazioni delle risorse per uscire dalla crisi, la necessaria ricapitalizzazione, la puntualizzazione delle strategie di vendita. Fallita l'idea di Piaggio, Aprilia e Ducati di concentrare le attività di sub-fornitura.

Il mercato italiano, che rappresenta 1/3 di quello europeo continua a calare; le previsioni indicano un trend negativo per il 2003.

Elettrodomestici

Il comparto è uno dei pochi che non mostra segni di crisi, anzi le aziende chiedono straordinari. Alcuni problemi esistono in termini di qualità e innovazione nelle produzioni. Tra le aziende in difficoltà la Moulinex-Ocean, finita in amministrazione controllata (dopo il fallimento in Francia). Dopo il punto di minimo toccato a settembre 2001, la Moulinex (Krupps) stanno risalendo la china sia in Europa che sul mercato italiano.

Particolare espansione sta registrando la Merloni (che produce e vende con posizioni leader sia in Russia che in Gran Bretagna). Zanussi invece sta attraversando una fase di trasformazione legata allo spostamento all'esterno del gruppo, attraverso terziarizzazioni e cessioni di interi stabilimenti (Sole di Comina, Zanussi Metallurgica di Maniago, Infa di Aviano) e di attività produttive periferiche rispetto al montaggio dei prodotti.

Trasporti

In questo ambito protagonista è la Finmeccanica che opera attraverso l'Ansaldo Breda e l'Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari, la Union Switch & Signal e l'Ansaldo Segnalamento Ferroviario.

Va segnalata la lunga e complessa crisi societaria di Firema che nel corso dell'ultimo biennio ha portato alla riduzione degli organici e che rende persistente l'uso della Cigo, nonostante il mercato di riferimento sia dinamico.

Ha destato forti preoccupazioni in Sicilia l'ipotesi di cessione del sito produttivo Imesi di Carini (164 addetti) di proprietà dell'Ansaldo Breda alla Keller elettromeccanica.

Impiantistica

Il settore è in crisi da molto. Gli esuberi dichiarati sono 6.352, utilizzata la Cigs di cui 3.082 a zero ore.

Tecnosistemi ha presentato una riorganizzazione con 350 persone in Cigs.

Infotel ha presentato una riorganizzazione con 100 persone coinvolte.

Intelme e Seam che se saranno fuse prevede un esubero di 50 persone.

La percentuale degli esuberi sugli addetti pesa in modo diverso nei vari territori con preponderanza al Sud dove la percentuale arriva come ad esempio in Sicilia al 66,74%.

Uno dei principali motivi di chiusura per molte aziende è la crisi finanziaria.

Installazione impianti:

gruppo Cofactec azienda di 2.037 dipendenti dove c'è stato un mancato accordo sulle procedure con 207 addetti interessati alla mobilità.

Vi sono inoltre moltissime piccole aziende che spariscono ma che non possono essere quantificate.

Siderurgia

Con la privatizzazione del settore (1995), lo Stato ha abbandonato la produzione siderurgica. Se nel '90 vi erano 68 siti (con una produzione pari a 24,8 milioni di tonnellate), nel 2000 i siti erano 42 (per una produzione di 26,7 milioni di ton.).

All'interno del gruppo Lucchini molti segnali sembrano testimoniare l'esistenza di una crisi non passeggera (crisi dell'acciaio, crisi dei mercati di sbocco – auto – crisi di liquidità) senza che questo significhi crisi aziendale.

Anche Lucchini ha affiancato l'acciaio all'energia (Elettra) e l'informations technology (Lutech).

Particolarmente difficili le previsioni di questo comparto a causa dell'incertezza che coinvolge le scelte delle imprese siderurgiche a livello mondiale.

Negli ultimi due anni la politica industriale del gruppo Riva (caratterizzata in investimenti in tecnologie e riqualificazione di impianti nei periodi di crisi e flessione dei mercati per essere già pronti e più competitivi alla ripresa dei mercati stessi), ha avuto difficoltà di applicazione. In particolare la situazione degli investimenti e delle ristrutturazioni del gruppo durante il biennio è stata fortemente influenzata dalle vicende politiche, legislative e ambientali inerenti gli assetti industriali e produttivi dei due stabilimenti maggiori: Taranto e Genova.

La UE e i paesi che contano nella siderurgia stanno applicando o annunciano che applicano la clausola di salvaguardia per i propri mercati (forti dazi imposti ai prodotti importati). Negli Usa i dazi antidumping hanno però fatto impennare i prezzi dei prodotti sul mercato interno piegando gran parte dei grandi consumatori di acciaio, a partire dall'industria della componentistica auto.

Aerospazio

Finmeccanica è oggi partecipata dallo Stato italiano attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per il 32,3% , mentre il restante 67,7% è collocato sul mercato azionario.

Finmeccanica è presente in 16 regioni italiane con attività e insediamenti produttivi. Occupa in maniera diretta 41.000 addetti e produce un indotto diretto valutabile in circa 20.000 addetti.

Alla Alenia Aeronautica la crisi viene gestita con accordi di Cigo e mobilità volontaria. Qui l'abbandono da parte di Finmeccanica degli impegni europei, così come sollecitato dal Governo, a partire dalla vicenda Airbus, sta esponendo l'azienda a scarichi di lavoro; particolarmente esposta in questo nuovo scenario è la produzione commerciale e quindi gli stabilimenti del Sud e della Campania in particolare.

Da segnalare il compimento dell'iniziativa intrapresa dalla Regione Campania per realizzare un consorzio ricerche sui materiali a Pomigliano tra Fiat Avio, Alenia, Boeing, Circa e Università di Napoli.

Alenia Spazio si è aggiudicata il ruolo di *prime contractor* nel programma satellitare Galileo (Gps europeo) ed è in buona posizione per la partecipazione al programma di rilevamento satellitare del Mediterraneo Kosmo Skymed).

Agusta Elicotteri (Westland) rappresenta dal punto di vista economico una delle situazioni migliori di Finmeccanica (50% è detenuto dall'inglese Gkm).

Difesa

L'orientamento del governo è stato quello di non favorire la stretta collaborazione tra importanti aziende europee (abbandono del progetto A400N), favorendo l'adesione a progetti di marca americana, mentre Francia e Germania hanno continuato a pensare in termini competitivi nei confronti dell'America, da noi si è privilegiata una posizione relativamente subordinata, ricavandone qualche vantaggio a breve su produzioni su particolarmente non qualificate, su cui si affronta peraltro la concorrenza di produttori a basso costo.

Dati i tagli previsti dalla Finanziaria sui budget per la Difesa e anche sul Piano Spaziale nazionale, si rischia di veder cancellato qualche importante programma.

In questo settore si va consumando la realizzazione di un'alleanza organica tra la britannica Bae e Finmeccanica, che parteciperebbe all'alleanza con Ams, Marconi Mobile, Galileo Avionica; nonostante l'indubbio valore degli assets che Finmeccanica intenderebbe conferire al costituendo consorzio (Eurosistem), è evidente lo squilibrio a favore del colosso britannico che acquisirebbe competenze che non detiene nel campo della comunicazione e dell'avionica.

Meccanica strumentale

Anche nel II semestre 2002 è proseguita la fase di rallentamento nel settore, iniziata nel I trimestre del 2001, dopo la crescita prolungata nel corso del triennio 98-2000. Il quadro è di forte incertezza e vede il mercato interno stentare nonostante gli incentivi della Tremonti bis.

Il comparto più rappresentativo del settore è quello delle macchine utensili, dove il risultato complessivo degli ordini del 2002 registra un calo del 9,0%. Il IV trimestre dell'anno fa registrare un segno positivo sia per il mercato interno che per quello estero, ma parlare di ripresa è prematuro.

La più rilevante differenza tra l'assetto produttivo dell'industria della macchina utensile in Italia e in Germania riguarda la dimensione aziendale. La gran parte delle imprese italiane occupa meno di 50 addetti, mentre oltre la metà delle imprese tedesche ne occupa più di 100. Le imprese italiane si giovano della ridotta dimensione per ottimizzare controllo dei costi e rapidità di decisione in termini funzionali all'evoluzione ciclica del settore e all'emergere di nuovi mercati, ne scontano i limiti nel

presidio di mercati esteri distanti e nella fornitura di servizi post vendita.

Telecomunicazioni

Le aziende hanno utilizzato Cigs, Cig, mobilità volontaria e incentivata e esternalizzazioni. Stime di fonte datoriale parlano di **13mila** lavoratori a rischio nel comparto.

Le misure di riduzione del personale hanno riguardato le principali aziende (Nokia, Siemens, Italtel, Alcatel e Ericsson). Particolarmente grave la crisi della Marconi Communication, passata sotto il controllo delle banche. In Usa e UK licenziati oltre 20mila dipendenti. Nel gruppo italiano (Genova, Marcianise, Marconi Access, Ote di Firenze, Giugliano nei pressi di Napoli) sono a rischio oltre 2.100 posti di lavoro (su un totale di 4.000: la trattativa – con la mediazione del governo – è in corso (28.01.03).

Anche i settori Contract Manufacturing che hanno acquisito le esternalizzazioni, sono in una situazione precaria..

Recente il caso del polo de l'Aquila dove, tra gli altri, la Flextronics ha deciso di abbandonare il sito.

La crisi del settore è caratterizzata da: indebitamento dei gestori di telefonia, drenaggio di risorse per le licenze Umts, blocco degli investimenti dei gestori, eccesso di capacità produttiva, rispetto all'espansione degli anni 1999-2000. Le aziende premono per strumenti di mobilità, anche se volontaria e incentivata; quasi esaurita la possibilità di ricorso alla Cigo.

Preoccupa l'assoluta incapacità di programmazione industriale che si avverte nel settore.

Informatica

E' un settore che da circa un anno vede una crisi abbastanza marcata che deriva sia da previsioni di mercato non mantenute sia uno stallo oggi nel settore rispetto al mercato.

La crisi occupazionale è preoccupante perché per questo tipo di lavoratori è difficile trovare un'altra collocazione e dunque la disoccupazione rischia di diventare strutturale.

A questo si aggiunge il rilievo che tende ad avere il fenomeno di intreccio tra telecomunicazioni e informatica con cessioni di aziende e di lavoratori (esempio: IT mercato cede a IT Telecom due aziende metalmeccaniche come la Netsiel e Telesoft).

I&T ha 280 lavoratori che sono in Cigs con una crisi quasi fallimentare

Xeros spa ha 101 addetti in Cigs.

Gruppo ITM ha 175 lavoratori in mobilità volontaria. Questo gruppo comprende aziende significative quali: Aspasiel, Banksiel, Finsiel, Insiel,TSF,Wehred.

Gruppo Bull ha dichiarato 224 esuberi strutturali ed ha 14 lavoratori in Cigo.

La Cap Gemini ha anch'essa dichiarato 300 esuberi.

A questi dati vanno aggiunti quelli del gruppo IBM e Olivetti che sono decentrati come responsabilità contrattuale e di cui non disponiamo alcun dato generale.

La previsione per il settore è comunque di un ulteriore peggioramento e dunque di ulteriori crisi che determineranno altri esuberi.

Reti e trasmissioni telefoniche

In passato l'unico cliente era Telecom; dopo la liberalizzazione delle telecomunicazioni e dopo un processo che ha visto il passaggio da reti telefoniche alle reti in senso lato, c'è stato un progressivo decentramento e la ricerca di diversificazione verso reti dati a servizi in generale.

Il settore dopo il boom della costruzione della rete mobile, a seguito dei processi di assetto

proprietario che hanno riguardato Telecom, confluiva nella telefonia mobile di terza generazione (Umts) di veder aumentati gli investimenti. Ciò non è avvenuto e quindi da 4 anni ormai presenta le caratteristiche di un settore in crisi.

Le aziende che operano nel settore sono 15/20 e gli addetti sono circa 15-20 mila. La stragrande maggioranza delle imprese utilizza un quadro di ammortizzatori specifico fatto di Cigs e accompagnamento alla pensione volontaria.

Cantieristica

Tutto il settore navalmeccanico risente del fatto che la stragrande maggioranza degli ordini del 2002, che non è andato poi così male rispetto a livelli record del 2001, è stata acquisita dai cantieri asiatici.

Per quanto concerne il settore delle navi da crociera, decisivo per la cantieristica italiana che con Fincantieri e Mariotti occupa posizioni di *leadership* sul mercato mondiale, la mancanza di nuovi ordini è determinata soprattutto dalle previsioni di guerra.

Per la Fincantieri, il più importante gruppo pubblico del settore, si avranno problemi di scarico di lavoro a partire dalla primavera, soprattutto nei cantieri di Ancona, Palermo e Castellammare, che costruiscono traghetti e navi da trasporto, e di Genova Sestri, che costruisce navi da crociera, per circa 3.000 lavoratori interessati.

La crisi si sente molto anche in tutti i cantieri privati di dimensioni più piccole. La realtà che versa oggi in maggiori difficoltà, essendo praticamente sull'orlo del fallimento, è rappresentata dai cantieri di Livorno con circa 500 addetti.

VALUTAZIONI SULL'EMERGENZA OCCUPAZIONALE

Da questa sintesi possiamo già registrare circa **80.000** posti che sono già stati o sono sul punto di essere tagliati. 40.000 nel settore auto, 13/15.000 nelle telecomunicazioni, gli altri nell'impiantistica e negli altri settori. A questo dato bisogna aggiungere i dati sulla cassa integrazione in veloce crescita e le mancate conferme di lavoratori assunti con contratto, a vario titolo, a tempo determinato, che possono essere stimati in almeno **30.000**.

Complessivamente si può dire che la perdita occupazionale nel settore metalmeccanico dovuta alla crisi industriale assommi già a 110.000 unità.

E' bene sottolineare che le perdite occupazionali e le situazioni di crisi sono oggi meno stimabili che nel passato perché è sempre incerto il numero dei lavoratori in mobilità e la precarietà dei rapporti di lavoro rende meno registrabile l'andamento reale dei processi occupazionali. Tuttavia possiamo dire che oggi, complessivamente, il settore metalmeccanico, con la sola vera eccezione degli elettrodomestici e di aree di subfornitura per il mercato estero e interno, opera in una situazione di stagnazione e di vera e propria crisi. Il rischio concreto è che, nella dimensione e nell'accumularsi delle situazioni di difficoltà, gli stessi strumenti "morbidi" di gestione delle crisi siano travolti e che per la prima volta da decenni le crisi si concludono con licenziamenti di massa.

APPROFONDIMENTI

LE PROPOSTE DELLA FIOM SULLA CRISI DELL'AUTO

La questione Fiat rappresenta la crisi del più importante gruppo industriale del nostro paese che, in una fase di stagnazione e di cambiamenti radicali nella struttura del mercato dell'auto, perde drasticamente competitività e quote di mercato a causa della scarsa qualità e dell'assenza di reale innovazione nei suoi prodotti.

Sono queste le conseguenze di scelte strategiche sbagliate compiute dal gruppo Fiat. Per queste misure di intervento sul mercato, come gli eco-incentivi, non hanno alcun effetto sulla crisi del gruppo ma anzi, paradossalmente, possono persino aggravarla riducendone ulteriormente la sua quota di mercato.

La crisi Fiat va affrontata come parte di una crisi industriale del sistema Italia e le misure da adottare devono dunque muoversi partendo da questa valutazione. Si tratta di avere come riferimento i seguenti dati:

1. Il mercato italiano dell'auto è stabilmente uno dei più importanti di Europa e del mondo, con un acquisto medio di auto pari a 2.200.000 l'anno, con 2.400.000 vetture raggiunte negli anni più favorevoli.
2. La produzione di auto nel nostro paese prima della crisi attuale Fiat si era progressivamente ridotta da 1.700.000 auto prodotte nel 1977 a meno di 1.500.000 nel 2001 e 2002; questo considerando sia le auto vendute in Italia sia quelle esportate. Il mercato dell'auto è quindi in deficit strutturale per il nostro paese.
3. La questione di fondo è quella di perseguire il mantenimento e l'innalzamento della quota di auto prodotte in Italia rispetto a quante ne vengono complessivamente acquistate. Questo tenendo conto che l'Italia, anche in questa ipotesi, resterebbe l'unico grande paese industriale, assieme alla Gran Bretagna, che consuma più auto che quelle che produce.
4. In sintesi la quota di 1.500.000 di vetture prodotte complessivamente nel nostro paese con il rilancio di progettazione e ricerca rappresenta la quota limite venendo meno la quale l'Italia non avrebbe più una propria industria dell'auto, ma diventerebbe un paese consumatore di automobili.

Sulla base di queste considerazioni, va definito un piano industriale esplicitamente finalizzato al rilancio del settore dell'auto nel nostro paese. Questo obiettivo è perseguibile compiendo una scelta precisa sul terreno della ricerca, innovazione e qualità del prodotto che sono le nuove frontiere della competizione internazionale e che richiedono adeguate risorse finanziarie.

Questo piano industriale deve necessariamente prevedere il mantenimento degli attuali siti produttivi e dell'occupazione. Viceversa, il piano industriale presentato dalla Fiat, in sostanziale accordo con General Motors e le banche, è finalizzato ad un ulteriore ridimensionamento delle capacità produttive e dell'occupazione nel nostro paese in funzione della vendita prevista. Allo stato attuale, con queste impostazioni il piano Fiat Gm non è accettabile perché configura lo smantellamento del settore auto ridotto, nel migliore dei casi, ad alcune aree di assemblaggio.

Per questo è necessario un piano di rilancio del settore auto in Italia che assuma i seguenti criteri:

1. Incremento ed accelerazione degli investimenti per l'innovazione di prodotto e per il

lancio di nuovi modelli prevedendo anche l'anticipazione dei modelli previsti.

2. Lo sviluppo programmato di nuovi prodotti che progressivamente introducono i componenti essenziali di una vera e propria rivoluzione tecnologica basata su propulsori alternativi a bassa o zero emissione come il motore ad idrogeno.
3. Programmi di investimento sul sistema di mobilità e sull'integrazione dell'auto in un più vasto sistema per la mobilità. In questo ambito, la riorganizzazione completa, la riqualificazione ed il potenziamento della struttura commerciale e di assistenza. Nello stesso tempo, occorre definire tutte le forme di intervento di accompagnamento da parte dei poteri pubblici che abbiano lo scopo di favorire l'integrazione fra ricerca, sviluppo, interventi ambientali, mobilità nel territorio.

La realizzazione di questi interventi richiede consistenti risorse finanziarie, che rendono necessarie la ricapitalizzazione ed un nuovo assetto proprietario della società. Ricapitalizzazione a cui deve concorrere in primo luogo la Fiat. In quest'ambito, va previsto un intervento di capitale pubblico realizzato attraverso finanziarie pubbliche con l'eventuale coinvolgimento delle regioni ove esistono gli stabilimenti del gruppo.

L'intervento pubblico e il nuovo assetto societario devono essere esplicitamente accompagnati da un nuovo piano industriale che garantisca l'occupazione e gli attuali stabilimenti.

Coerentemente ad un piano industriale per il rilancio del settore auto, gli strumenti per affrontare la fase transitoria devono escludere la chiusura di stabilimenti, la Cassa integrazione a zero ore ed essere fondati viceversa su forme di rotazione e di solidarietà che garantiscano, anche attraverso un provvedimento del governo, un sostegno al reddito, estendendo il suo utilizzo a tutto l'indotto coinvolto.

LA MANIFATTURA DI ALTA TECNOLOGIA

La questione della internazionalizzazione attraversa trasversalmente i comparti industriali Aerospaziale, Difesa, Produzione di energia, Trasporti.

E' forse più corretto porsi il problema della partecipazione dell'Italia alla divisione internazionale del lavoro, poiché le industrie italiane di questi settori o sono incapaci di portare in porto alleanze internazionali vantaggiose o aderiscono subalternamente a schemi di internazionalizzazione dipendenti dall'asse anglo-americano.

Non sono poche le ricadute negative nel comparto Aerospaziale di questa incerta e sconveniente impostazione, Alenia Spazio ad oggi non partecipa a nessuna alleanza europea e se tale condizione ha consentito di valicare la fine degli anni Novanta, oggi la crisi delle Tlc rischia di segnare negativamente l'azienda. Il recente raggiungimento dell'intesa di collaborazione con Boeing è nel segno già descritto di una sostanziale consegna del nostro sistema a progettualità e tecnologia americana. Nonostante questo Alenia Spazio si è aggiudicata il ruolo di *prime contractor* nel programma satellitare Galileo (Gps europeo) ed è in buona posizione per la partecipazione al programma di rilevamento satellitare del Mediterraneo Kosmo Skymed.

Ma nonostante queste note positive e l'altrettanto positiva acquisizione da parte di Finmeccanica di Telespazio che aumenta la massa critica dell'industria spaziale italiana, la dimensione aziendale rispetto ai competitori rimane piccola. Nel corso del 2002 si sono avuti consistenti scarichi di lavoro che si proietteranno anche in corso 2003 e 2004. Finora si sono realizzati accordi solidaristici con fermate collettive e mobilità volontaria.

Alenia Aeronautica, il comparto dell'industria aeronautica è il più segnato dall'andamento negativo dei mercati dei quali si prevede una ripresa lunga fino a tutto il 2004. Qui l'abbandono da parte di Finmeccanica degli impegni europei, così come sollecitato dal Governo, a partire dalla vicenda Airbus, sta esponendo l'azienda a scarichi di lavoro; particolarmente esposta in questo nuovo scenario è la produzione commerciale e quindi gli stabilimenti del Sud e della Campania in particolare. Per quanto riguarda la produzione della Difesa, la decisione di partecipare al programma Jsf per la realizzazione del nuovo aereo da combattimento statunitense ha sottratto risorse per completare la III serie dell'Efa, aereo a combattimento europeo, che non ha più la completa copertura pluriennale ma un finanziamento annuale legato agli andamenti del bilancio della Difesa.

E' importante segnalare il compimento dell'iniziativa intrapresa dalla Regione Campania per realizzare un consorzio ricerche sui materiali a Pomigliano, fra Fiat Avio, Alenia, Boeing, Cira, Università di Napoli. E' recente una intesa fra Boeing ed Alenia di collaborazione nel campo dell'aeronautica commerciale. In Alenia Aeronautica è in atto negli stabilimenti un sistema di accordi di chiusura collettiva attraverso la Cigo ed è aperta una mobilità volontaria per circa 300 addetti.

E' nel settore della Difesa propriamente detto che si va consumando la realizzazione di un'alleanza organica fra la britannica Bae e Finmeccanica che parteciperebbe all'alleanza con Ams, Marconi Mobile, Galileo Avionica, nonostante l'indubbio valore degli *assets* che Finmeccanica intenderebbe conferire al costituendo consorzio (Eurosistem) è evidente lo squilibrio a favore del colosso britannico che acquisirebbe competenze che non detiene nel campo della comunicazione e dell'avionica.

Fra i produttori di Energia spicca la debolezza di Ansaldo che risanata finanziariamente non detiene tecnologia nel campo del turbogas e dipende interamente dalla licenziataria Siemens, la quale chiede nel rinnovo decennale della licenza l'assunzione del controllo societario del Service Ansaldo.

E' da notare che nei prossimi anni il mercato dell'energia sarà caratterizzato da manutenzioni ed innovazioni degli impianti esistenti più che dalla produzione di nuove centrali.

Nel settore dell'industria ferroviaria Ansaldo Breda è rimasta l'unica azienda italiana, anche in

questo caso la mancata internazionalizzazione ed il relativamente piccolo dimensionamento dell'azienda ci tiene distanti dai grandi competitori internazionali, nonostante ciò oggi l'Ansaldo Breda detiene un cospicuo portafoglio ordini che consente una lunga visibilità di attività. Va contrastata l'idea aziendale di cedere le attività manifatturiere a terzi, una separazione delle funzioni di progettazione e commerciali da quelle produttive porterebbe ad un impoverimento dell'azienda e nel breve periodo alla perdita di competitività.

Nel settore dell'industria ferroviaria va segnalata la lunga complessa crisi societaria di Firema che nel corso dell'ultimo biennio ha portato alla riduzione degli organici e che rende persistente l'uso della Cigo, nonostante che il mercato di riferimento (*revamping*) sia dinamico ed interessante.

Per quanto riguarda il Nuovo Pignone, il gruppo da tempo ha in corso un processo di ristrutturazione a livello mondiale. Gli effetti più rischiosi di questo processo potrebbero toccare attualmente allo stabilimento di Bari.

IL SETTORE TLC

STATO DEL SETTORE

- a) La crisi del settore ha diverse origini:
- 1) dal prevalere di una logica finanziaria su quella industriale che determina le scelte aziendali più legate all'andamento del titolo in borsa che ad una logica di programmazione industriale. In tale contesto l'autonomia di scelta dei gruppi dirigenti italiani all'interno delle multinazionali diventa pressochè nullo.
 - 2) dal blocco degli investimenti dei gestori dovuto al loro indebitamento a seguito delle gare Umts che hanno drenato una liquidità finanziaria
 - 3) dallo scoppio della bolla speculativa che ha allontanato dal settore investitori che negli anni precedenti, nell'attesa di rendimenti finanziari alti, avevano investito nelle telecomunicazioni
 - 4) dall'aver realizzato, negli anni scorsi, sulla base di un ciclo alto e di attese positive e costanti di sviluppo, un eccesso di capacità produttiva che, anche a fronte di una ripresa, sarà difficile saturare
 - 5) dal calo degli investimenti che in Italia è stato nel 2002, rispetto al 2001, del 27%
 - 6) dalla assoluta mancanza, dopo la liberalizzazione, di una programmazione degli investimenti
 - 7) dal rafforzamento della presenza delle multinazionali che ha marginalizzato le poche esperienze di aziende nazionali di telecomunicazioni
- b) Questa crisi ha accelerato processi di riorganizzazione del settore e della filiera produttiva attraverso:
- 1) la esternalizzazione delle attività prima di installazione e poi produttive manifatturiere
 - 2) processi di concentrazione
 - 3) la nascita di un settore di contract manufacturing a dimensione globale con forti processi di delocalizzazione
 - 4) la concentrazione delle aziende più su una politica di riduzione dei costi che sulla politica di innovazione
 - 5) la focalizzazione delle aziende tipiche di telecomunicazioni su marketing e ricerca e sviluppo
- c) Le conseguenze sono state un calo occupazionale fortissimo in un settore che negli ultimi anni aveva complessivamente portato a tassi di crescita occupazionale positivi rispetto agli altri settori industriali.
- Tali cali si stanno concentrando essenzialmente nelle aree del centro sud che avevano visto una forte concentrazione produttiva grazie anche ai sistemi pubblici di incentivazione. Infatti si calcola a livello mondiale un calo di circa 700.000 occupati.
- In Italia non vi sono stati licenziamenti perché finora vi è stato un calo attutito da meccanismi e strumenti come la mobilità lunga o breve su base volontaria ed incentivata, l'utilizzo della cigo e della cigs.
- Il restringimento occupazionale è stato comunque consistente e di carattere strutturale e si manterrà tale anche a fronte di una ripresa del settore.
- L'assetto del settore negli altri paesi vede una presenza pubblica nella proprietà dei gestori, e la presenza delle maggiori aziende produttrici.

Ciò determinerà scelte che potrebbero penalizzare gli stabilimenti italiani.

Infatti assistiamo a scelte di conferimento di commesse da parte di Telecom ed anche Enel che vengono prodotte quasi esclusivamente in altri paesi pur avendo in Italia capacità produttive e tecnologiche.

- d) una modifica della composizione della forza lavoro in cui è aumentata la percentuale dei diplomati e laureati
- e) l'insorgere di un problema sulla tenuta dei costi e della loro incidenza sulle aree di ricerca e sviluppo
- f) Rischi di una delocalizzazione delle stesse aree di ricerca e sviluppo verso aree in cui più basso è il costo del lavoro.
L'allargamento della Unione Europea ai paesi dell'Est potrebbe determinare uno spostamento significativo delle aree di ricerca e sviluppo verso quei paesi che presentano forti elementi di scolarità e quindi di laureati a basso costo.

PUNTI DI CRISI

I punti di crisi possiamo distinguerli in tre aree:

Appalti ed installazioni

Vi è una crisi generalizzata che vede in pericolo circa 8.500 lavoratori .

Possiamo dire che tutte le aziende sono in difficoltà strette da un abbassamento forte dei prezzi e un calo dei volumi produttivi.

Ciò determina peraltro un forte allargamento delle aree di lavoro nero e non tutelato.

Aziende manifatturiere

Cassa integrazione ordinaria e straordinaria sono presenti in tutte le aziende di Telecomunicazioni. Finmek, Ixfin, Flextronics, Marconi Communication, Siemens, le esternalizzazioni Italtel, le esternalizzazioni e gli esuberi dichiarati da Alcatel (800 lavoratori per il 2003), Ericsson.

Aree di Ricerca e sviluppo

Anche nelle parti di Sviluppo e ricerca siamo di fronte ad esuberi, Italtel ne è un esempio ma non l'unico.

Tale crisi colpisce in maniera brutale il Sud ove sono collocati la maggior parte degli stabilimenti produttivi con un impatto fortissimo in alcune aree geografiche, Caserta, Aquila, per fare solo due esempi.

Il blocco degli investimenti, il pericolo per l'occupazione oltre che negli stabilimenti produttivi

anche nelle aree di Ricerca e sviluppo, pongono il problema di un immediato confronto con il Governo per individuare linee di un sostegno ad un settore strategico per un paese industriale avanzato.

Tutto ciò per garantire una tenuta del settore, delle sue capacità produttive, della sua capacità di continuare a produrre innovazione nella prospettiva di una ripresa del settore.

LINEE DI INTERVENTO PER UNA POLITICA INDUSTRIALE NEL SETTORE

Serve una linea di intervento a sostegno di un settore tecnologicamente avanzato e in profonda crisi e riorganizzazione.

Le richieste da fare al Governo, alle articolazioni dello Stato, nonché alle imprese, sono essenzialmente le seguenti:

- 1) Far riprendere una politica di investimenti da parte dei gestori di telefonia che negli ultimi due anni li hanno sostanzialmente bloccati.
- 2) Una politica di sostegno alla ricerca e sviluppo in grado di mantenere in Italia una capacità di innovazione, con le ricadute positive che si determinerebbero oltre che sul settore delle telecomunicazioni anche sul resto del sistema produttivo del paese
- 3) Una politica di strumenti in grado di sostenere il settore, non tanto sul terreno di fuoriuscita morbida degli organici ma di mantenimento delle capacità produttive e tecnologiche in attesa di una ripresa che sarà determinata dalla ripresa degli investimenti dei gestori, ed individuando linee di diversificazioni produttive in grado di arginare lo sfascio industriale del settore.
- 4) L'avvio concreto di un intervento pubblico centrale e locale sulle infrastrutture di rete, come la banda larga
- 5) Una politica delle gare , anche per le aziende ex monopoliste, che tenga conto dei costi in rapporto al rispetto dei contratti nazionali, per impedire il diffondersi di lavoro nero , non tutelato ed illegale
- 6) Una politica di certificazione della qualità nelle varie fasi della filiera produttiva.

Tutto ciò richiede da parte del Governo un ruolo attivo nei confronti delle aziende nazionali e multinazionali ma anche azioni dirette sul terreno delle infrastrutture di rete e del loro finanziamento a partire dal ruolo e dalla capacità di spesa delle Amministrazioni centrali e locali.

La Finanziaria non contiene misure in questo senso e rischia di aggravare notevolmente la situazione già critica del settore e di allargare anche ad altri settori come il settore informatico dove i segnali di crisi cominciano anche lì ad essere evidenti e pesanti con l'integrazione e la convergenza ormai esistente tra queste attività.

IL SETTORE INFORMATICO

STATO DEL SETTORE

Si potrebbe dire che le previsioni di sviluppo nel settore informatico, messe in campo dalle aziende si sono dimostrate fallaci.

Le attese previste sono state smentite, ciò ha prodotto una situazione largamente stagnante del settore, in particolare per quanto attiene alle grandi aziende, di “difficoltà” per quelle medio grandi (nelle aziende informatiche c’è molta resistenza a parlare di crisi), in cui si fa ricorso largamente alla cosiddetta mobilità incentivata, di vera e propria crisi fino ad ipotesi di fallimento per le aziende piccole o medio- piccole. Infatti le comunicazioni di avvio di procedura da parte di queste aziende sono oramai quasi quotidiane.

Ciò è dovuto a più fattori:

l’industria privata ha da una parte esaurito la propria innovazione informatica, ma dall’altra non investe.

Si è aperto il “mercato” della pubblica amministrazione sia centrale che decentrata, mercato verso il quale tutte le aziende informatiche guardano, tanto è vero che tutti i piani industriali presentati alle Oo.Ss. prevedono come mercato di sviluppo quello della pubblica amministrazione che certo ha una sua vastità, si pensi ai comuni medio grandi, alle province ecc. e a tutte le strutture sanitarie, ecc. però è altrettanto vero che anche l’ultima finanziaria non prevede investimenti per l’innovazione ma anzi tagli verso le pubbliche amministrazioni locali. Anche la politica degli appalti pubblici, che vede i grandi enti appaltanti attivare gare al massimo ribasso, senza prevedere le garanzie, anche minime, stabilite dai Ccnl, vede una competizione sfrenata da parte delle aziende, che continua anche dopo le aggiudicazioni delle commesse attraverso i ricorsi per vizi di procedura o quant’altro determinando per le aziende incertezze sui loro piani di sviluppo e di attività, per l’occupazione una precarizzazione nella prospettiva sia di mantenimento del posto di lavoro, ma anche di adeguatezza dei profili professionali al nuovo prodotto. Questa situazione porterà, se già non è così, le aziende a fare veri e propri accordi di cartello per l’aggiudicazione delle gare.

Viene sempre meno la volontà di sviluppare prodotti e soluzioni applicative alla necessità dei clienti, diventando per questa via sempre più filiali commerciali di gruppi multinazionali, vale in particolare per l’informatica applicata alle Tlc.

Queste caratteristiche alla lunga da un lato non qualificano l’occupazione né sotto il profilo qualitativo delle professionalità né sotto quello quantitativo, ora se è presto per parlare di emergenza occupazionale possiamo osservare che il turn-over si sta abbassando a quote fisiologiche, e che processi di disoccupazione in questi settori sono già alle porte.

Possiamo affermare che ad oggi non c’è, ancora, una emergenza occupazionale per quanto attiene ai grandi gruppi, mentre per le aziende che sono fornitrici di soluzioni per le stesse grandi imprese, siamo di fronte ad una vera e propria crisi, determinata dalla necessità, dichiarata dalle aziende, di tagli ai costi.

Questo quadro, insieme a quello delle Tlc dimostra che è matura l’esigenza di sviluppare politiche industriali attive per questo settore.

- 1) verifica delle politiche di intervento pubblico, attraverso sostegno, incentivi in Europa;
- 2) attivare politiche di sostegno per quelle realtà in grado di sviluppare applicativi e prodotti;
- 3) agire sulla frammentazione che determina la trasformazione in mera commercializzazione dell’informatica nel Paese, giacché la ricerca e l’innovazione prevedono costi sostenibili se le aziende hanno caratteristiche organizzative di una certa importanza; va richiesto alle imprese, anche, globali che operano in Italia, soprattutto nel mercato pubblico, che in caso di assegnazione di appalti pubblici le stesse imprese si impegnano ad insediare centri di eccellenza di sviluppo e di produzione.

**NOVE PUNTI PER UNA NUOVA POLITICA INDUSTRIALE
E PER IL RILANCIO DEL SETTORE METALMECCANICO**

1. L'analisi della situazione complessiva di tutti i principali settori dell'industria metalmeccanica porta, salvo rarissime eccezioni, ad una medesima conclusione.
L'industria metalmeccanica, che costituisce il principale settore produttivo manifatturiero del paese è a un passaggio strategico rispetto a tutto il proprio futuro. Vi sono caratteristiche comuni che riguardano tutti i settori e tutte le principali imprese. Siamo ad un passaggio alla fine del quale l'intero sistema industriale metalmeccanico e complessivamente quello del paese subirà un profondo cambiamento: o sarà il decentramento produttivo e la subfornitura di altri sistemi industriali, oppure resterà con una propria autonoma capacità di progettazione e di sviluppo industriale.
2. Per impedire questa particolare forma di declino, che avviene sul terreno della qualità prima ancora che su quello della dimensione complessiva dell'occupazione, sono necessari interventi strategici che devono coinvolgere tutti i principali attori della politica industriale:
 - il sistema di governo e i poteri pubblici;
 - il sistema delle imprese;
 - le banche;
 - le strutture di ricerca.Tutti gli attori dovrebbero convergere verso l'obiettivo di potenziare, o almeno di difendere, l'autonomia industriale del sistema economico italiano. In Italia si continuerà a lavorare per l'automobile, per le telecomunicazioni, per l'aeronautica, per l'informatica, per l'industria di precisione, per i sistemi automatici; ma non sappiamo se nel nostro paese si produrranno parti di prodotti progettati e sviluppati altrove, oppure se qui si manterrà una sede autonoma di ricerca e sviluppo dei principali sistemi produttivi.
3. La crisi dell'auto è, da questo punto di vista, emblematica, in quanto la liquidazione di un'autonoma produzione automobilistica nel nostro paese sarebbe un segnale non solo per il settore, ma per tutto il sistema. Un segnale che la partita per un autonomo sviluppo industriale è definitivamente persa e che il nostro paese diventa un sistema produttivo decentrato. Per questo va radicalmente cambiato il piano industriale del gruppo, che porta al suo smantellamento, e va definito, con il concorso dell'intervento pubblico, un nuovo piano industriale che salvaguardi l'autonoma produzione automobilistica nel nostro paese.
4. Occorre affrontare la crisi industriale italiana con un approccio globale, che comporti sia misure trasversali a tutti i settori, sia interventi specifici e che allo stesso tempo separi la gestione dell'emergenza dalla prospettiva di più lungo periodo. Va eliminata ogni riserva ideologica rispetto all'intervento pubblico, che in questo contesto assume un ruolo indispensabile.
5. Per quanto riguarda gli interventi trasversali a tutti i settori, occorre definire:
 - un piano di sostegno agli investimenti alla ricerca e allo sviluppo che abbia lo scopo di portare la quota di essi sul pil almeno al 2%. Questo comporta una mobilitazione di capitali pari ad almeno 20.000 miliardi delle vecchie lire.
 - Interventi d'urgenza per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno, partendo da forti misure di agevolazione creditizia agli investimenti.
 - Interventi a sostegno della crescita delle piccole imprese e dei distretti industriali, con agevolazioni sugli investimenti, sulla ricerca, sul credito, sulla commercializzazione dei prodotti.
 - Un programma di investimenti strutturali alternativo al progetto "Grandi opere", teso a

- potenziare le infrastrutture esistenti e a coprire le carenze di esse nelle zone più deboli.
- Interventi strutturali sul piano dell'istruzione, della sanità, dell'edilizia, che definiscano veri e propri programmi di investimento pubblico o promossi dall'investimento pubblico per il risanamento e lo sviluppo del sistema paese.
6. Per quanto riguarda, invece, gli interventi nei settori più in crisi occorre definire un tavolo centrale di programmazione industriale, articolato per settori, nel quale convergano tutte le principali crisi, a partire da quella dell'auto, e ove si misurino con assoluta trasparenza tutte le condizioni e le scelte che sono sul campo. In particolare:
- devono essere coinvolti nei tavoli di trattativa e confronto tutti i principali istituti di credito per tutte le crisi industriali principali.
 - Le multinazionali coinvolte nelle crisi devono essere chiamate dal governo, sia con interventi diretti, sia attraverso quelli istituzionali verso i paesi di provenienza, al rispetto delle priorità di sviluppo del sistema industriale italiano.
 - Nei settori ove si è da poco formalmente superato il monopolio del servizio, telecomunicazioni, energia, servizi, occorre definire piani di sviluppo e investimento che impegnino le grandi imprese, superando la logica di speculazione finanziaria oggi prevalente in tutte le grandi aziende privatizzate.
 - Occorre definire uno spazio strategico per l'intervento pubblico, tornando a un modello di investimento che garantisca la continuità dei sistemi industriali evitando il rischio del loro smantellamento. Non si tratta solo della Fiat, ma di ridefinire un metodo per il quale la conservazione di industrie strategiche richiede, ove necessario, un intervento strutturale del capitale pubblico nella gestione delle imprese.
 - Alla fine delle fasi di confronto che coinvolgano anche le istituzioni regionali e locali, dovranno essere definiti piani industriali di settore per i principali settori produttivi, con obiettivi di investimento ed occupazionali e con il quadro delle misure coordinate che si intendono adottare per favorire simili progetti.
 - Il governo italiano interverrà nelle sedi dell'unione Europea con la definizione delle proprie priorità industriali, al fine di affermare in quella sede le ragioni delle proprie scelte di sviluppo.
7. I programmi di sviluppo industriale vanno collocati in un progetto più ampio di sviluppo compatibile con i limiti ambientali e con le esigenze sociali del paese. Investimenti nelle nuove tecnologie, nei nuovi materiali, progetti integrati di mobilità, programmi di risanamento ambientale, programmi di valorizzazione delle risorse culturali, devono diventare il quadro nel quale collocare gli interventi strategici nei settori produttivi e, nello stesso tempo, le nuove condizioni per promuovere domanda e sviluppo.
8. In questo contesto occorre impedire che l'emergenza delle crisi distrugga risorse non più recuperabili in una fase di ripresa. Bisogna impedire che le imprese a tutti i livelli si dimensionino al livello più basso possibile dei loro punti di pareggio, tagliando personale e strutture che poi non sarebbero più rimpiazzabili. A tale scopo:
- occorre definire un vero e proprio blocco dei licenziamenti collettivi almeno per un anno, in tutto il sistema industriale e dei servizi. Compito del governo è far sì che in alternativa alle casse integrazioni a zero ore, alla mobilità, ai licenziamenti ovunque le imprese utilizzino i contratti di solidarietà o forme analoghe di mantenimento dell'occupazione. Per garantire questo occorre anche aumentare nettamente le penalizzazioni per le aziende che non assumono vincoli di responsabilità sociale nei processi di ristrutturazione.
 - Occorre garantire la continuità di tutti i principali siti industriali e impedire la chiusura delle imprese. A tale scopo vanno coinvolti tutti i livelli delle imprese coinvolte, locali, nazionali, multinazionali. Vanno inoltre sempre responsabilizzate le strutture di rappresentanza degli

- industriali su ogni crisi di sito industriale.
- Va posto un freno, anche con adeguate penalizzazioni fiscali e contributive, alle operazioni di decentramento e terziarizzazione, che spesso hanno lo scopo di delegare ad altri licenziamenti e chiusure. Occorre affermare la totale responsabilità delle aziende decentranti su eventuali crisi nelle imprese terziarizzate, con l'obbligo per le grandi imprese di farsi carico di tutti i problemi occupazionali.
 - Vanno definite misure a sostegno della piccola impresa, dei distretti industriali, di tutte le imprese dell'indotto e del decentramento. Le stesse misure a sostegno dell'occupazione e degli insediamenti industriali devono estendersi automaticamente a tutte le imprese coinvolte in una crisi, compresi gli appalti per servizi, indipendentemente dalla dimensione d'impresa.
9. Le intese sulla gestione della crisi devono presentare un avanzamento sul terreno delle relazioni sindacali, al fine di garantire ai lavoratori e al sindacato un adeguato controllo sulle scelte aziendali, sia sul terreno produttivo e di mercato, sia su quello organizzativo, sia su quello societario. A tale proposito le intese sui gruppi in crisi dovranno avere a riferimento almeno i poteri di controllo previsti nel vecchio protocollo di relazioni industriali dell'Iri.

LINEE GUIDA NELLA CONTRATTAZIONE DELLE CRISI

Sul terreno della contrattazione con le imprese, ferme restando le impostazioni e i punti centrali sopra definiti, la posizione della Fiom nelle crisi aziendali e di gruppo si orienterà sulla base dei seguenti punti:

- vanno respinti i licenziamenti sotto qualsiasi forma, sia come mobilità obbligatoria, sia come cassa integrazione a zero ore. Non verranno sottoscritte in ogni caso intese che prevedono i licenziamenti e qualsiasi forma di obbligatorietà nell'espulsione dei lavoratori dalle imprese.
- Le intese dovranno prioritariamente utilizzare la cassa integrazione a rotazione e i contratti di solidarietà. Le intese sulla gestione del personale devono sempre seguire accordi sul programma industriale, la Fiom non sottoscriverà intese che non si fondino su un convincente piano industriale.
- Se si realizzeranno intese condivise sul piano industriale e sulla gestione del personale, la Fiom può essere disponibile a utilizzare come misura residua la mobilità come accompagnamento alla pensione, a condizione della esplicita volontarietà della scelta da parte dei lavoratori. Le intese dovranno comportare l'impegno delle aziende a non effettuare nel futuro licenziamenti collettivi e riduzioni del personale e della capacità produttiva. Nel caso in cui le aziende propongano anche l'assunzione di lavoratori al posto di quelli avviati alla pensione, le nuove entrate dovranno essere tutte esclusivamente a tempo indeterminato.
- Tutti gli accordi sul decentramento e la terziarizzazione delle produzioni dovranno vincolare le imprese che decentrano alla piena assunzione di responsabilità sul futuro dei lavoratori trasferiti ad altra azienda.
- Gli accordi sulla gestione delle crisi dovranno prevedere un avanzamento nei sistemi di informazione di controllo e verifica sulla ristrutturazione sia per le Rsu che per le organizzazioni sindacali esterne. I piani industriali dovranno contenere come parte integrante un'innovazione democratica nei sistemi di relazione industriale.