

6

Dipendenti impianti sportivi, raggiunta l'intesa sul contratto

È stato raggiunto l'accordo tra la Fiiis, la Federazione nazionale imprenditori impianti sportivi aderente alla Confindustria, e i sindacati di categoria per il rinnovo della parte economica del contratto di lavoro dei dipendenti di impianti sportivi. L'accordo prevede la corresponsione di una «una tantum» di 310.000 lire lorde «come indennità di vacanza contrattuale e un aumento re-

tributivo a partire da luglio, che per il livello contrattuale medio si attesterà sulle 35.000 lire annue.

Il presidente della Fiiis, Tony Matalon, si è dichiarato soddisfatto dell'accordo: «Si tratta - ha detto - dell'unica regolamentazione collettiva nazionale del rapporto di lavoro subordinato nel settore sportivo, che coinvolge in Ita-

lia 60 mila lavoratori». In base all'intesa sottoscritta da Fiiis e sindacati una commissione tecnica, dal prossimo mese di settembre, valuterà poi l'eventualità di costituire un fondo di previdenza integrativa per i lavoratori del settore o l'adesione ad un fondo già esistente.

In totale gli impianti sportivi in Italia sono circa 120 mila, le più diffuse sono le palestre (16.500 il 28% del totale), seguono i campi da calcio (14 mila) e da tennis (8 mila), le piscine (2.500) e le piste di atletica leggera. Il 61% degli impianti si concentra la Nord (ma qui pesa la presa degli impianti per sport invernali) mentre la proprietà è al 38,7% privata e al 56,6% pubblica.

«La nave europea»: è questo il titolo della Conferenza nazionale sulla cantieristica navale promossa da Fiom, Fim e Uilm che si terrà a Genova (Palazzo san Giorgio) lunedì prossimo, 12 luglio. Ai lavori, che inizieranno alle ore 9, prenderanno parte tra gli altri il presidente della Fincantieri Corrado Antonini, il sindaco di Genova Percu, tecnici, esperti ed i rappresentanti dei partiti del centro-sinistra. La relazione introduttiva sarà di Piero Laureza (Uilm). Le conclusioni saranno invece tratte da Claudio Sabatini, segretario generale Fiom. Di seguito pubblichiamo ampi stralci del documento preparatorio messo a punto da 60 delegati delle Rsu della Fincantieri nel corso di un seminario nazionale svoltosi a Rimini alla fine di maggio su iniziativa dei sindacati di categoria.

il documento

Il caso

Un nuovo progetto per rilanciare la Fincantieri

Tra la fine del '98 e i primi mesi del '99 la situazione dell'industria europea delle costruzioni navali è nettamente peggiorata. I dati sulle consegne e sui nuovi ordini mostrano che la domanda globale rimane sostenuta, anche se dopo il 2000 è attesa un'inversione di tendenza. Ma la cantieristica europea continua a perdere quote di mercato. La Fem dichiara che, se l'Europa non la difende, l'industria europea non sarà in grado di sopravvivere di fronte alla concorrenza della Corea del Sud e del Giappone, che cominciano a inserirsi anche nella fascia delle navi da crociera. L'industria navale europea ha bisogno di una riorganizzazione, di una maggiore cooperazione tra i cantieri, di una nuova politica industriale. Per sostenere questi obiettivi nei confronti dei governi nazionali e dell'Ue la Fem prepara per l'autunno una giornata di mobilitazione in tutti i cantieri navali d'Europa.

IL CONTESTO INTERNAZIONALE

L'aggressività della Corea domina il mercato mondiale. I costruttori coreani sfruttano la svalutazione del won e i prestiti del Fmi per accentuare la loro politica di dumping. Gli aiuti del Fmi, decisi per stabilizzare la crisi asiatica, vengono usati per esportare la disoccupazione in Europa. I finanziamenti delle banche a tassi irrisori, sulla base di garanzie governative, consentono di vendere le navi sottocosto. Così i cantieri coreani accumulano perdite e indebitamenti, ma aumentano la loro quota del mercato mondiale. Governo e imprese attuano anche una politica antisindacale. Dopo la repressione contro la libertà di organizzazione sindacale, hanno tagliato occupazione e salari. La paga oraria media è scesa dai 7,5 dollari del '96 ai 4,3 del '98. Negli ultimi tempi si sono manifestati segni di crisi. Daewoo, che occupa il secondo posto nella graduatoria mondiale dei gruppi cantieristici, vuole vendere i suoi cantieri per rientrare da un indebitamento (il 527% del capitale) che, applicando criteri europei, l'avrebbe già portato al fallimento. Anche Hyundai, il primo gruppo al mondo, cede quote dei suoi cantieri. Questo dimostra che alla base dei successi coreani non c'è una maggiore efficienza, ma solo il dumping sociale e sui prezzi.

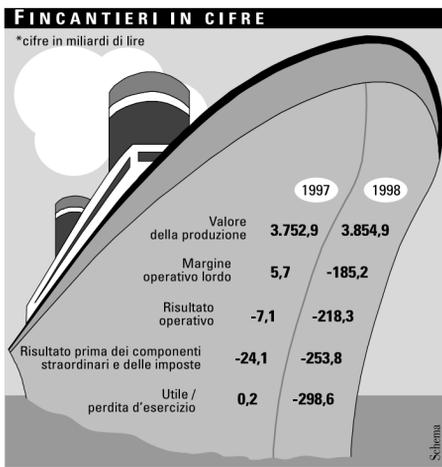
Gli Stati Uniti rispondono con il protezionismo. Il Jones Act stabilisce che una nave, per poter essere impiegata nelle rotte domestiche, deve essere costruita in un cantiere americano. È noto che quando sono in gioco i loro interessi nazionali gli Usa sono capaci di grande pragmatismo. Con questa misura di sbarramento gli Usa - dopo aver fatto fallire l'Accordo Ocse - vogliono favorire la riconversione della loro industria navale dal settore militare a quello civile. Infatti, alcuni cantieri hanno definito joint ventures con i costruttori europei di navi da crociera - come gli accordi Avondale-Fincantieri e Ingershall-Kvaerner - per la produzione di cruise per il mercato interno.

All'aggressività asiatica e al protezionismo Usa ha finora corrisposto l'immobilismo dell'Europa, che ha lasciato i suoi cantieri esposti alla concorrenza sleale. La quota europea del mercato mondiale continua a scendere: oggi è intorno al 18 per cento e, senza cruise e fast-ferris, sarebbe al 5%. Nel giro di un anno l'industria europea è stata spazzata via dal mercato delle portacontainers (...).

LA CANTIERISTICA IN ITALIA

In questo quadro internazionale anche l'industria cantieristica italiana subisce le conseguenze del peggioramento delle condizioni di competitività. L'Italia ha una quota del 5,5% del mercato mondiale e contende a Germania e Cina il terzo posto nella graduatoria mondiale, con notevole distacco dalla Corea del Sud (28,2%) e dal Giappone (24,5%). Ma dopo anni di boom dei carichi di lavoro, rallentano i nuovi ordini, soprattutto per il naviglio tradizionale. Nella cantieristica privata si sono già verificate alcune crisi aziendali, all'Imma e ai Cantieri navali Ferrarini di La Spezia, ai Nuovi cantieri Apuani di Carrara e alla Sec di Viareggio. Segnali di pericolo, da non sottovalutare. Questi casi possono essere affrontati con ristrutturazioni dell'assetto societario che consolidino le unità produttive. Ma per salvaguardare la prospettiva della nostra industria di costruzioni, trasformazioni e riparazioni navali è indispensabile che decoli anche in Italia una politica del trasporto marittimo, quei corridoi del mare di cui si parla da anni (...).

C'è un altro segnale negativo. Uno studio del ministero dei Trasporti ha messo in luce un dato sintomatico: la tendenza alla crescita della produttività media della cantieristica italiana - che era passata dalle 45 ore di lavoro per ogni tonnellata di produzione del 1980 alle 21 ore del 1995 - si è interrotta. La produttività ha incominciato a diminuire nel '96 proprio in corrispondenza del più alti carichi di lavoro. Esattamente, cioè, nella fase in cui i cantieri italiani, per acquisire un elemento strutturale di flessibilità, moltiplicarono il ricorso agli appalti. La coincidenza non è casuale. La necessità di recuperare produttività, che resta un obiettivo centrale, non può far trascurare il fatto che il costo del lavoro italiano si colloca in una posizione intermedia nella graduatoria europea ed è



molto più basso di quello della Germania e degli altri paesi del Nord Europa. Questo dimostra che la mancata crescita della redditività non è attribuibile al costo del lavoro, ma a problemi di efficienza, organizzazione, tecnologie, ecc.

In questo quadro deve essere valutato lo stato di Fincantieri, con il bilancio '98 chiuso con 300 miliardi di perdite. Un risultato incredibile se si considera che negli ultimi anni la società triestina ha avuto molte condizioni favorevoli: un carico di lavoro record, superiore alla capacità produttiva del gruppo; un particolare picco di commesse nelle unità da crociera; l'ingresso, attraverso la tecnologia duale del militare, nel segmento dei traghetti veloci in lega leggera; gli effetti della svalutazione della lira, che dal '94 fino al '96 ha favorito l'acquisizione di molti ordini; un aiuto pubblico che coprì il 9 per cento del prezzo della nave.

Se un'occasione irripetibile si chiude così male, il giudizio non può essere rigoroso. Le responsabilità del management sono indiscutibili. Fincantieri presenta un bilancio negativo, perché non ha saputo trasformare i crescenti volumi di attività e di fatturato in risultati economici coerenti, pur tenendo conto della bassa redditività del settore. Il gruppo dirigente - una megastuttura per dimensioni e costi - ha dato prova di incapacità gestionale. Perfino l'intuizione delle navi da crociera può tradursi in un disastro. Le decisioni dell'Iri, che ha nominato un nuovo amministratore delegato, esterno all'azienda, e ridimensionato il ruolo del presidente, indicano che l'azionista è consapevole della necessità di cambiare. Ma per correggere gli errori è necessario indagare sulle cause. Il sindacato ha costruito una diagnosi sui problemi di Fincantieri e una proposta su come affrontarli. Su entrambe vorremmo confrontarci con l'azienda e con l'Iri, il governo e il Parlamento, che nei prossimi mesi assumeranno decisioni rilevanti per il futuro della cantieristica.

Il deficit di bilancio non è una sorpresa. Il sindacato non ha fatto da spettatore e ha denunciato nel '96 le contraddizioni del modello organizzativo di Fincantieri. Se non affrontate, queste avrebbero messo a rischio le stesse prospettive industriali del gruppo (...).

Fincantieri ha continuato a negare la realtà, accusandoci di compromettere l'immagine dell'azienda. E quando ha condiviso la necessità di cambiare, non è stata in grado di farlo, forse a causa dei suoi conflitti interni. È sufficiente notare come Fincantieri abbia finora cercato di gestire in modo riduttivo l'accordo sul modello organizzativo e gli appalti, che è invece la chiave di una svolta.

Ma ci sono anche le responsabilità dell'Iri del governo e del Parlamento, che avevano gli strumenti per intervenire prima che la situazione arrivasse al punto di gravità attuale. Fincantieri ha sempre goduto del plauso generale. (...)

LA PRIVATIZZAZIONE DI FINCANTIERI

La conferma della decisione di sciogliere l'Iri entro il 2000 rende stringente la necessità di definire la nostra posizione sulla privatizzazione di Fincantieri. La sola ipotesi in grado di non compromettere il futuro e di salvaguardare la presenza italiana in questo settore è quella di una privatizzazione parziale e progressiva del gruppo. Per vendere è vuole qualcuno disposto a comprare e non si possono forzare le privatizzazioni - come è invece avvenuto in diversi casi - con il risul-

tato che aziende pubbliche sono state regalate a soggetti privati che poi le hanno chiuse.

Per quanto ne sappiamo finora, il piano di scioglimento dell'Iri prevede: la vendita sul mercato di alcune società; il conferimento al Tesoro di altre, considerate di interesse pubblico; la raccolta di tutte le rimanenti in una holding (che potrebbe essere Fintecna) con il compito di liquidarle.

Quale soluzione l'Iri e il governo prevedono per Fincantieri? Questa è la decisione strategica che dovrà essere presa nei prossimi mesi. Le tre possibilità indicate non rappresentano alternative equivalenti, ma sono destinate a influenzare il futuro di Fincantieri più di qualsiasi scelta industriale o organizzativa. Esaminiamo le tre ipotesi. È evidente che oggi nessuno può pensare di vendere Fincantieri in blocco, perché non esiste sul mercato un soggetto interessato a comprare l'intera società triestina. Ma anche ipotesi di vendita frazionata appaiono molto problematiche e, in tutti i casi, distruggerebbero l'integrità del gruppo. D'altra parte, è chiaro che se venisse collocata dentro Fintecna, Fincantieri vedrebbe segnato il suo futuro in modo irreversibile. Un governo che non considerasse più strategica un'azienda che, pur tra grandi difficoltà, è la prima al mondo nelle unità da crociera e ha buone prospettive in altri segmenti della fascia più alta del mercato, avrebbe già deciso di far uscire l'Italia da questo settore.

INFO

Il gruppo ai «raggi X»

Otto cantieri navali (Monfalcone, Marghera, Ancona, Palermo, Castellamare di Stabia, Sestri Ponente, Riva Trigoso e La Spezia), due sedi di ingegneria, progettazione e amministrazione (Trieste e Genova), un centro di ricerca (Genova): questa la struttura di Fincantieri.

per chi si è perso qualche film
ma non ha perso la pazienza.



Se vi siete persi un film, un libro, un CD musicale, un CD Rom, un album di figurine, da oggi per voi c'è il nuovo servizio clienti l'U multimedia.

06.52.18.993

l'U multimedia

l'occasione colta

Basta una telefonata per ricevere gli arretrati.