

RASSEGNA STAMPA

Uilm Nazionale

FINCANTIERI; SI MUOVONO IL GOVERNO E LA UE

L'articolo di Luigi Grassia sulla "Stampa" riprende anche le dichiarazioni di Mario Ghini

"Alla ricerca della quadratura del cerchio, - scrive Luigi Grassia su LA STAMPA - il governo prova a convocare i sindacati il 3 giugno presso il ministero dello Sviluppo economico per discutere (e forse limare) il piano industriale lacrime e sangue di Fincantieri, il polo italiano delle costruzioni navali. Sulla carta sembra che gli spazi di manovra non esistano: da una parte la società vuol chiudere due siti produttivi e mezzo e smobilitare più di 2500 lavoratori, dall'altra i sindacati hanno subito fatto muro. Ieri l'amministratore delegato Giuseppe Bono ha detto che 'solo un piano duro ma coraggioso può assicurare un futuro alla nostra impresa e confermarle la leadership che le viene riconosciuta', ma adesso 'è in gioco la sopravvivenza'. Però il ministro del Lavoro Maurizio Sacconi sembra prendere le distanze da Fincantieri: dice che 'non esiste' un piano che preveda una tale quantità di uscite, ne serve uno 'che salvaguardi i siti produttivi e minimizzi gli esuberi'. Si mobilita anche la Commissione europea: il vicepresidente (italiano) Antonio Tajani ha detto ieri che 'saranno messi in campo gli strumenti di cui l'Europa dispone, in primo luogo il Fondo europeo di aggiustamento per la globalizzazione'. Disponibili alcune decine di milioni di euro. I sindacati non possono accettare un taglio degli organici del 30 per cento. Ma qualche dichiarazione di apprezzamento verso la convocazione da parte del governo arriva. 'Può essere utile a stemperare il clima' dice ad esempio Mario Ghini, segretario nazionale della Uilm. Però le cifre del mercato sono tremende. Fincantieri è stato il numero uno mondiale nelle navi da crociera prima che la domanda globale quasi si azzerasse (per tutti, non solo per Fincantieri), e ha una posizione di rilievo nelle costruzioni militari. Nel 2007 in tutto il pianeta vennero ordinate 16 navi da crociera e Fincantieri se ne aggiudicò la metà, otto. Un'epoca d'oro che chissà quando rivedremo. Ma anche nel 2008, quando la crisi cominciò a mordere, Fincantieri conquistò due ordini su tre, e nel 2009 l'unico ordine mondiale di quell'anno. Anche nel 2010 - prosegue Grassia su LA STAMPA - si è aggiudicata due ordini, su sei (questo parziale recupero è stato dovuto a interventi di governi stranieri per sostenere la cantieristica nazionale con apposite commesse salva-chiusura degli stabilimenti).



Ancora qualche cifra sui (recenti) anni dorati: Fincantieri dal 2002 al 2008 ha avuto ordini per 79 navi, con una media di 11 all'anno, fra cui 27 da crociera, 18 ferry-boat e 34 fra militari e altro. Per anni il polo italiano ha surclassato i concorrenti Stx Europe e Meyer Werft. Non lo si puo' accusare di scarsita' di investimenti, inventiva, qualita' del prodotto. E' la domanda che e' sparita. Adesso la prospettiva com'e'? Fra il 2009 e il 2010 oltre agli ordini di 3 navi da crociera ne sono stati acquisiti per altre 7 di altro tipo, in media 5 all'anno, contro una capacita' produttiva di Fincantieri tarata per 11 o 12 navi all'anno. Per saturare le capacita' di lavoro ci sarebbe bisogno di almeno raddoppiare gli ordini annui. Al momento Fincantieri fa questi calcoli: nel triennio 2008/2010 i suoi siti produttivi hanno lavorato per 13 milioni di ore all'anno; in questo 2011 si scende a 7 milioni; nel 2014 e' previsto un lieve recupero a 9 milioni, ma insufficiente (secondo i vertici aziendali) a evitare tagli agli impianti. Negli ultimi tre anni la cantieristica europea ha tagliato 50 mila dei suoi 180 mila posti di lavoro (-27 per cento). La crisi - conclude Grassia su LA STAMPA - sta generando una scrematura dei concorrenti: i soggetti piu' deboli sono usciti dal mercato, altri hanno abbandonato la produzione navale e sono stati riconvertiti ad attivita' con una base occupazionale ridotta (per esempio in Germania il cantiere di Emden di ThyssenKrupp Marine System)".

Ufficio Stampa Uilm

Roma, 25 maggio 2011