

FINCANTIERI: incontro sui carichi 2010

Si è tenuto ieri 3 febbraio 2010, l'incontro di verifica con Fincantieri sull'andamento del mercato della cantieristica, su i carichi di lavoro previsti per il 2010 e sulla distribuzione tra i vari cantieri, con particolare attenzione a quelli maggiormente in difficoltà produttiva.

La situazione di mercato evidenziata dall'Azienda, è così riassumibile:

cruise: il settore è ancora sostanzialmente fermo a livello mondiale. L'unica commessa è stata acquisita da Fincantieri (Dream3); contrariamente alle precedenti notizie che davano per acquisite da parte del cantiere tedesco Meyer due navi Carnival, Fincantieri su tale maxi ordine è "ancora in gioco", oltreché avere un'altra unità da crociera "opzionata", sempre da Carnival.

Eventuali nuove commesse da parte degli armatori sono negativamente condizionate dai problemi finanziari.

Ferry: il settore continua a essere fermo; le due navi opzionate da Grimaldi sono ancora congelate.

Megayacht: acquisito l'ordine di una seconda nave, da 140 mt.

Navi speciali: (oceanografiche – off/shore – etc): mercato fermo, ma si confida in una ripresa.

Navi Militari: il fatturato di Fincantieri nel militare, evidenzia oggi un 40% derivante da commesse estere (in passato era totalmente "nazionale").

Mentre proseguono i programmi "pluriennali" (FREMM), sono stati acquisiti due pattugliatori per gli Emirati Arabi Uniti.

Si è poi affrontata la questione delle "**Commesse Pubbliche**" che il Governo si era impegnato a garantire, (Verbale 18 dicembre scorso) per supplire alle difficoltà del mercato e di Fincantieri. Queste, nonostante il Governo si fosse impegnato alla loro immediata cantierabilità, restano ancora indefinite nei tempi di realizzazione.

Per i pattugliatori delle capitanerie di porto, pure finanziati, non sono ancora indette le gare (previste per gennaio); il provvedimento per lo stanziamento di 50 milioni di € per l'avvio immediato del programma per una nave di supporto logistico e una unità multiruolo per la M.M. e la protezione civile, non è ancora stato emanato.

La Uilm, preso atto che sussistono ritardi rispetto agli impegni assunti e che questi possono mandare in ulteriore sofferenza i cantieri che già pagano più di altri (Castellammare - Palermo- Ancona), chiede al Governo il pieno rispetto di quanto pattuito. A tale riguardo sarà richiesta l'immediata convocazione del Tavolo Cantieristica.

A fronte degli scenari sopra evidenziati, la situazione dei cantieri è la seguente:

Monfalcone: pur avendo un portafoglio ordini fino a maggio 2012, è previsto un parziale scarico da febbraio a dicembre 2010, con una Cassa Integrazione che arriverà a coinvolgere circa 400 lavoratori a giugno, per poi ridursi a 200 unità a fine anno.



Marghera: portafoglio ordini fino a marzo 2012; non è prevista Cassa Integrazione per il 2010.

Sestri: il portafoglio copre fino a marzo 2012; la CIGO interesserà solo il periodo gennaio – maggio 2010, con dei numeri che però potrebbero essere superiori agli attuali.

Ancona: ha in portafoglio ordini solo due navi passeggeri di piccole dimensioni; per tamponare la situazione, come previsto dall'accordo sul riequilibrio dei carichi, sarà portata ad Ancona una sezione di 2000 tonnellate, proveniente da Monfalcone.

La CIGO, costante come numeri fino a aprile, aumenterà nel 2° trimestre, per ridursi poi da agosto in avanti.

Castellammare: è in allestimento l'ultima Grimaldi (consegna maggio 2010); allo scarico si farà fronte con un troncone di 4000 tonnellate in arrivo – a metà marzo – da Sestri.

La CIGO, grazie a questo troncone, si ridurrà, ma è poi destinata a risalire. Al cantiere di Castellammare saranno affidati entrambi i pattugliatori per la capitaneria di porto previsti dall'accordo col Governo.

E' evidente come sia indispensabile sbloccare immediatamente tale commessa, chiedendo anche a Fincantieri di ridurre i tempi di cantierabilità previsti, anticipando il più possibile le azioni per la messa in produzione degli stessi.

Palermo: il portafoglio ordini attuale consente una visibilità solo fino a novembre 2010; la CIGO proseguirà, con un incremento numerico, anche nella seconda metà dell'anno.

Non ci sono per il momento ricadute positive derivanti dalle azioni previste dal Governo.

Per quanto riguarda la nave Florio, già presente in cantiere per i lavori di bonifica, si è in attesa della decisione da parte di Tirrenia sulla sua definitiva assegnazione (Palermo o un cantiere Croato). Per la Uilm sarebbe inaccettabile se Fintecna (proprietaria sia di Tirrenia che di Fincantieri) non dovesse trovare la modalità per assegnare a Palermo tale nave.

Riva Trigoso: nel portafoglio ordini, sono presenti le HTS, le Fremm, e la corvetta per gli Emirati Arabi.

Salvo la meccanica, che non sarà toccata, per il resto del cantiere si prevede CIGO da ottobre 2010 in avanti (100 unità circa).

Muggiano: nonostante l'attuale portafoglio ordini, il 2° megayacht e l'assegnazione al cantiere dei due pattugliatori Emirati Arabi recentemente acquisiti, anche per Muggiano si prevede Cassa Integrazione: 50 lavoratori coinvolti da giugno 2010, per salire a 150/170 a fine anno.

Isotta Fraschini: la copertura carichi è a tutto giugno 2010; poi si prevede uno scarico importante.

Strutture centrali: l'Azienda sta ancora analizzando la situazione dei carichi di lavoro, ma prevede già per le navi mercantili circa 70 lavoratori in Cassa da maggio in avanti, con possibilità di crescita del numero fino a 200; per quanto riguarda le navi militari, non ci sono al momento numeri definiti.

Cetena: non si prevede CIGO.

Il quadro complessivo della Cassa Integrazione non è quindi rassicurante: dagli attuali 700 lavoratori coinvolti, si salirà a 1200 a metà anno, e a ben 1600 unità a fine anno.



Ma la cosa ancora più grave, è che l'Azienda ha preannunciato che, arrivando – nei cantieri di Castellammare, Palermo, Ancona – a scadenza (a partire dal mese di giugno 2010) le 52 settimane di Cassa Integrazione massima prevista dalla Legge, sarà necessario ipotizzare il ricorso a strumenti diversi.

Per la Uilm rimane invece importante quanto previsto dall'accordo 1° aprile 2009, e cioè la possibilità di ricorrere all'uso di soli strumenti congiunturali per affrontare la situazione di criticità aziendale.

Al termine dell'incontro la Direzione Aziendale ha richiesto la convocazione congiunta delle Commissioni Efficienza al fine di procedere ad alcuni chiarimenti tecnici e poter affrontare la materia con posizioni possibilmente comuni.

La Uilm si è dichiarata disponibile, ritenendolo utile, per poter affrontare innanzi tutto situazioni di diversa interpretazione che generano solo confusione e impediscono – di fatto – una corretta applicazione del Premio di Efficienza.

Uilm Nazionale

Roma, 4 febbraio 2010