

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-01900 presentata da CESARE DAMIANO  
giovedì 8 ottobre 2009, seduta n.229

DAMIANO, FASSINO, ROSSOMANDO, GIORGIO MERLO, CALGARO, VERNETTI, ESPOSITO, PORTAS, LUCÀ, LOVELLI, BARBI, FIORIO, BELLANOVA, BERRETTA, BOBBA, BOCCUZZI, CODURELLI, GATTI, GNECCHI, LETTA, MADIA, MATTESINI, MOSCA, RAMPI, SANTAGATA e SCHIRRU. - Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali. - Per sapere - premesso che:

il gruppo MAHLE è una multinazionale tedesca che rappresenta uno dei principali fornitori della componentistica automotiva a livello internazionale e impiega circa 49.000 dipendenti in tutto il mondo; in Italia il gruppo è presente con 5 stabilimenti (sino a pochi mesi fa, vi era un sesto stabilimento italiano, la MAHLE Pistoni, di Potenza, che è stato chiuso alla fine del 2008, lasciando senza lavoro 106 dipendenti): la MAHLE Componenti Motori Italia, di La Loggia, che produce pistoni e impiega 350 lavoratori; la fonderia di Saluzzo che ne vede impegnati 250; la Glacier Vanderwell Italy, sita a Gardolo (Trento) e specializzata nella produzione di cuscinetti, che impiega 317 persone; la MAHLER Filtrazione Industriale (ex Amafilter), alle cui dipendenze lavorano 30 dipendenti dediti alla produzione di elementi filtranti e la MAHLE Valve Train Italia, operante a Volvera (Torino), produttrice di valvole per motori, con 94 dipendenti;

per quest'ultimo stabilimento è stata recentemente preannunciata il 23 settembre 2009, procedura di cessazione di attività, da parte del presidente MAHLE Italia, Helmuth Althans;

l'impegno della multinazionale MAHLE a Volvera è iniziato nel 1998, con l'acquisto di una quota di capitale della CIVA Srl di proprietà della famiglia Schneuwly, avente lo scopo di farne uno stabilimento di punta del gruppo; la CIVA produceva valvole per motore endotermici con il prestigioso marchio VERA, conosciuto sul mercato come una delle eccellenze del made in Italy;

negli anni successivi la multinazionale tedesca ha fatto produrre in Italia alcune valvole automobilistiche di primo impianto e lo stabilimento di Volvera è arrivato a produrre, con risultati soddisfacenti, sino a 6 milioni di valvole; il declino dello stabilimento è iniziato nel 2004, con la decisione di trasferire la produzione di una importante valvola in una nuova fabbrica, ubicata in Polonia; tale scelta, però, è stata accompagnata dalla promessa di sostituire tale attività con una più remunerativa;

le promesse non sono state mantenute, poiché dal 2004 in poi le competenze dello stabilimento di Volvera sono andate sempre più dequalificandosi: si è passati dalla produzione di valvole di serie automobilistiche a quelle di tipo track, da valvole di serie con grandi volumi a valvole di piccoli volumi, dal primo impianto al mercato dell'aftermarket; vanno ricordati anche i progetti lanciati e poi non eseguiti come il trasferimento di intere linee produttive dalla vecchia fabbrica di Bad Homburg, il progetto konstantdrossel o i molti prototipi fatti e poi assegnati ad altri stabilimenti;

per arginare le dannose conseguenze causate da questa miope strategia aziendale, si è provveduto a fondere la MAHLE Valvole con l'unità commerciale della MAHLE Valve Train Italia, che comprava alti tipi di prodotti dagli stabilimenti MAHLE nel mondo per rivenderli a FIAT;

nel 2006 è uscito definitivamente dall'azienda anche il vecchio proprietario rimasto in ditta con il ruolo di manager, e il gruppo dirigente della MAHLE Italia ne ha approfittato per svuotare lo stabilimento di Volvera della funzione chiave del commerciale, che veniva trasferito dall'Italia alla Germania;

da allora, le produzioni di primo impianto sono state abbandonate a causa del forte incremento del prezzo delle materie prime e dell'incapacità del commerciale di far aggiornare i prezzi dei prodotti fermi agli anni '90; inoltre è stata data disposizione di non produrre e vendere più valvole ai clienti che si rifacevano alla gestione CIVA: essi avrebbero dovuto rivolgersi direttamente, in Germania, alla MAHLE Aftermarket. A tale decisione ha fatto riscontro l'indisponibilità dei vecchi clienti a comprare i prodotti della MAHLE Valve Train Italia, stante il nuovo costoso packaging e il ricarico di prezzo aggiuntivo imposto dalla Germania;

nel 2008 la produzione di valvole di primo impianto si è ridotto al 30 per cento del totale delle vendite, mentre la restante parte è stata sostituita da ordini della MAHLE Aftermarket GmbH; inoltre gli straordinari richiesti allo stabilimento di Volvera nel 2008 non sono stati completamente assorbiti dal mercato, nonostante le vendite nel mercato, dell'Aftermarket siano in costante crescita;

la criticità della situazione si è acuita con l'avvio della crisi internazionale, che ha spinto il gruppo a intraprendere una politica di riduzione dei costi, la quale prevedeva in un primo momento la diminuzione dei magazzini e della capacità produttiva e, infine, dei posti di lavoro; il sindacato e la direzione avevano intrapreso, a questo scopo, una lunga trattativa che aveva portato alla definizione di un piano industriale basato sul dimezzamento dei volumi di vendita; il piano prevedeva la messa in mobilità di quei lavoratori che, con la cassa integrazione, avrebbero raggiunto la pensione, e la disponibilità, per gli altri, ad effettuare dei distacchi presso lo stabilimento di La Loggia; era inoltre prevista la stipula di un «contratto di solidarietà», con orario di lavoro ridotto per tutti i lavoratori rimasti;

al momento della firma dell'accordo si è invece prodotta una rottura tra le parti a causa dell'annuncio effettuato dal Presidente MAHLE Italia, Helmuth Halthans (il quale sostituiva in quell'occasione l'amministratore delegato Roberto Mancuso, che aveva sino a quel momento condotto le trattative per conto dell'azienda), di presentare la procedura di cessazione dell'attività;

la notizia ha creato incredulità e riprovazione perché lo stabilimento di Volvera, oltre a non esser mai stato costretto a ricorrere alla cassa integrazione per i suoi dipendenti, è l'unico in grado di produrre circa 3.000 tipologie di valvole diverse, essendo costituito da isole di lavoro e non da linee di grande serie, come invece accade per gli altri produttori di valvole MAHLE nel mondo;

i sindacati, oltre che la difesa dei posti di lavoro, hanno posto una questione fondamentale per il futuro del sistema produttivo e industriale italiano, reclamando la difesa dei siti produttivi, a maggior ragione quando le ragioni della crisi non sono sufficienti per cancellare posti di lavoro, reddito sul territorio e la professionalità dei lavoratori -:

se non ritenga di convocare urgentemente un tavolo di lavoro tra i sindacati e la dirigenza della MAHLE Italia, allo scopo di permettere che il piano industriale concordato dai suddetti soggetti, e attualmente vanificato dall'annunciata procedura di cessazione di attività effettuata dal Presidente Helmuth Althans, sia reso operativo, a tutela dei posti di lavoro e della professionalità dei 94 dipendenti della MAHLE Valve Train Italia. (5-01900)