



Sesto rapporto su Fiat e settore automotive in Basilicata

Le proposte della Fiom e della Cgil per
interventi immediati per l'occupazione
a sostegno del settore

Maggio 2013

1. Nota introduttiva

Questo sesto rapporto cade in un momento particolarmente critico per il settore dell'auto, decisamente più critico rispetto al quadro già negativo evidenziato nel penultimo rapporto (il quinto) dell'ottobre 2010.

La riduzione delle vendite sul mercato interno e su quello estero ha inciso pesantemente sull'intero comparto dell'automotive regionale, con ripercussioni particolarmente negative per le aziende legate a Fiat, da sempre caratterizzate dall'assenza di commesse per costruttori diversi dalla casa torinese, e che sono la maggioranza delle imprese localizzate in Basilicata che operano in questo comparto.

La diversificazione della clientela si è ridotta anche solo con riferimento agli stabilimenti Fiat forniti in Italia, sia per il venir meno delle produzioni che in precedenza rifornivano lo stabilimento siciliano di Termini Imerese dove era prodotta la Lancia Y (già in precedenza assemblata a Melfi), sia per la riduzione o la fine delle altre produzioni localizzate negli altri stabilimenti Fiat in Italia.

La chiusura di altri stabilimenti del comparto, soprattutto nel settore gomma-plastica (chiusura della **PCMA** del gruppo Magneti Marelli di Pisticci, dell'**Orma Sud** del gruppo **Adler** di Ferrandina, della **Avelda** di Melfi¹), ha reso ancora più debole il settore automotive nel suo complesso nella nostra regione. Altri episodi di chiusura e di ridimensionamento, o di mancato decollo d'iniziativa di rilancio, hanno contribuito a rendere ancora più fosco il quadro fino a ora determinatosi per quello che è stato considerato un comparto chiave dell'economia regionale, non fosse altro per l'impatto occupazionale che ancora conserva.

Alla chiusura di stabilimenti si affiancano anche ristrutturazioni minori come quella del dicembre 2012 che nell'ambito di una riorganizzazione a livello

¹ Complessivamente si tratta di circa 200 addetti, di cui 81 della PCMA, gruppo Magneti Marelli, ex ERGOM; 40 circa della Avelda, che forniva componenti in plastica per il pannello porta alla Johnson Controls e che si era insediata alcuni anni fa nella zona industriale di Melfi per effetto dei finanziamenti del Contratto d'Area per la provincia di Potenza e circa 60 della Adler di Ferrandina (materiale insonorizzante per interno auto) anche questa insediatasi in seguito ai finanziamenti del bando Val Basento per la localizzazione di nuove imprese nell'area.

nazionale ha determinato la messa in mobilità delle 20 unità della società **SERENE** (gruppo Fiat) che si occupava della gestione della centrale termica della SATA, centrale attualmente ferma. Né sono arrivate nel frattempo notizie positive per quanto riguarda l'industrializzazione di alcuni siti industriali dismessi come quello della ex **Mahle Mondial Piston** (pistoncini per auto) localizzata nell'area industriale di Potenza piuttosto che della **Daramic** (componenti in plastica per batteria delle auto) nell'area industriale di Tito, questo per limitarci ai due siti tra i tanti che hanno visto il fermo delle loro attività e che potevano essere oggetto di interventi di sostegno per nuovi investimenti finalizzati a iniziative di reindustrializzazione come previsto da una legge regionale del 2009.

2. La produzione di auto in Italia e l'export della componentistica auto

Nel 2012 in Italia la produzione di auto è stata pari a circa 400 mila veicoli, quella dei veicoli commerciali a circa 280 mila, nel complesso una produzione inferiore del 15% rispetto al 2011, produzioni principalmente ascrivibili a Fiat per le auto, considerato che il nostro paese è l'unico ad avere un solo produttore (se si fa eccezione per Lamborghini di cui è proprietaria Audi) e a SEVEL (gruppo Fiat-Psa) per i veicoli commerciali. Gli attuali volumi produttivi per l'Italia sono oggi tra i più bassi tra i paesi europei, anche solo tra quelli di vecchia tradizione nell'industria dell'auto (Francia, Inghilterra per non parlare della Germania).

La produzione di auto e veicoli commerciali come mostrano i dati della tabella 1 è continuata a crescere a livello mondiale ancora nel 2012 anche se soprattutto per gli incrementi della Cina e dell'India e per una ripresa della produzione in Giappone e negli altri paesi del sud est asiatico. Anche negli Stati Uniti, rispetto al 2011, la produzione è aumentata di quasi il 20%, del 15% in Canada, del 12% in Messico. Più incerto è il quadro dei due paesi dell'America Latina, Argentina e Brasile, dove la produzione soprattutto in quest'ultimo paese è leggermente diminuita nel 2012 rispetto l'anno prima, ma dove le prospettive di crescita del mercato sono molto alte².

² Il 7 maggio scorso la Fiat ha annunciato ulteriori investimenti in Brasile per 16 miliardi di dollari fino al 2016, investimenti che si aggiungono a quelli già in corso per la costruzione di un

Il dato che qui ci interessa è tuttavia il confronto con il resto dei paesi europei. Oggi l'Italia, tra i grandi paesi europei con una tradizione storica nella produzione automobilistica, è l'ultimo paese per livelli di produzione. Anche in Inghilterra, che non ha più un'industria nazionale la produzione è stata di gran lunga superiore a quella dell'Italia, e non da oggi (tab. 1).

Anche se con cali significativi, ma comunque inferiori a quelli dell'Italia, paesi come Francia, Germania, mantengono livelli di produzione alti. La Spagna con una riduzione pari a quella dell'Italia ha prodotto comunque circa due milioni tra auto e veicoli commerciali. Il cattivo andamento delle produzioni Fiat si rileva del resto anche guardando alle produzioni di Polonia e Turchia, anzi in Polonia la riduzione è stata anche più forte rispetto all'Italia, ma si tratta comunque di paesi dove oramai la produzione di Fiat è costantemente superiore a quella realizzata in Italia.

Tab. 1 - La produzione di auto e veicoli commerciali nei principali paesi produttori a livello mondiale nel 2012 e variazioni % rispetto al 2011

Paese	Auto	Veicoli commerciali	Totale	Variazioni % 2012/2011
Argentina	497,376	267,119	764,495	-7.8%
Brasile	2,623,704	718,913	3,342,617	-1.9%
Canada	1,040,298	1,423,434	2,463,732	15.4%
Cina	15,523,658	3,748,150	19,271,808	4.6%
Francia	1,682,814	284,951	1,967,765	-12.3%
Germania	5,388,456	260,813	5,649,269	-8.1%
Ungheria	215,440	2,400	217,840	2.0%
India	3,285,496	859,698	4,145,194	5.5%
Italia	396,817	274,951	671,768	-15.0%
Giappone	8,554,219	1,388,492	9,942,711	18.4%
Messico	1,810,007	1,191,967	3,001,974	12.0%
Polonia	540,000	107,803	647,803	-22.7%
Russia	1,968,789	262,948	2,231,737	12.1%
Serbia	10,227	796	11,023	0.0%
Slovacchia	900	0	900	40.7%
Slovenia	126,836	4,113	130,949	-24.8%
Spagna	1,539,680	439,499	1,979,179	-16.6%
Turchia	576,66	495,679	1,072,339	-9.8%
Gran Bretagna	1,464,906	112,039	1,576,945	7.7%
USA	4,105,853	6,223,031	10,328,884	19.3%

secondo stabilimento che si affiancherà a quello di Belo Horizonte. I nuovi investimenti secondo quanto dichiarato dall'azienda dovrebbero determinare oltre ai 7.700 dipendenti diretti altri 12.000 nell'indotto a livello del continente sudamericano. Fonte: OICA (*Fiat to invest \$7billion in Brazil through 2016*).

Totale mondo	63,069,541	21,071,668	84,141,209	5.3%
--------------	------------	------------	------------	------

Fonte: OICA.net, 2012 Production Statistica, www.oica.net

Le produzioni della casa torinese nel resto dei paesi europei dove è presente con propri stabilimenti (Serbia) o con joint-venture (con Suzuki in Ungheria) non è significativa, per cui anche se le variazioni non sono negative rimangono pur sempre poco rilevanti (per un quadro completo si veda la tabella contenuta in appendice).

Le previsioni di produzione per il 2013 che interessano l'Italia non lasciano prevedere una crescita anche se minore della produzione, anzi considerando il ricorso alla cassa integrazione straordinaria nello stabilimento di Melfi è probabile che la produzione di auto a fine anno in Italia sarà ulteriormente inferiore a quella del 2012. Ciò significa, in altri termini, che il mercato nazionale dell'auto continuerà, seppure con riduzioni ulteriori delle vendite, a importare dall'estero un numero di auto maggiore, comprese quelle che Fiat produce in paesi come Polonia, Serbia e Turchia (per quest'ultimo paese il riferimento è ai piccoli ai veicoli commerciali, come Fiat Doblò), considerato che se si fa eccezione per la Nuova Panda e la Grande Punto tutte le altre vetture di piccola gamma sono prodotte all'estero (Fiat 500, Nuova Lancia Y, Fiat 500 Large, vecchia versione della Nuova Panda).

In questo contesto la situazione degli stabilimenti Fiat, tra auto, veicoli commerciali, motori e componentistica (Magnetit Marelli) si presenta nel 2013 (tab. 2) segnata ovunque dal pesante ricorso alla cassa integrazione, in alcuni siti di natura straordinaria e dunque con previsioni incerte circa il riassorbimento di tutta la manodopera ancora in organico alla fine dei processi di ristrutturazione (come ad esempio sta accadendo per lo stabilimento Gian Battista Vico (ex Alfa) di Pomigliano d'Arco. Va così segnalato che nel caso di Mirafiori, si è provveduto di recente a una revisione dell'accordo sulla cigs che da ristrutturazione è passata a riorganizzazione, il che significa una forte ipoteca sulla realizzazione degli investimenti annunciati (quelli dichiarati per ultimo a seguito di queste revisione sono 20 milioni, praticamente nulla). Nel caso di Melfi, come vedremo più avanti, alla fine del periodo di cigs il rientro di tutta la forza lavoro oggi impiegata sarà pesantemente condizionato, come dichiarato dalla stessa Fiat, dall'andamento di

mercato dei due nuovi modelli che sono stati annunciati (mini Suv Jeep e Fiat 500x) anche in considerazione della mancata sostituzione della Grande Punto con un altro modello del segmento B.

Nel resto degli altri stabilimenti permane una situazione di incertezza dovuta principalmente all'assenza di nuovi modelli e comunque all'andamento negativo delle vendite nel mercato dell'auto, un mercato in forte crisi nel quale Fiat soffre, tuttavia, più degli altri costruttori. Un esempio è la produzione della Nuova Panda, che tra l'altro, come era già accaduto per la Grande Punto, continua a essere prodotta in concomitanza con il vecchio modello che è rimasto in produzione in Polonia (nel caso della Punto la versione precedente alla Grande Punto è rimasta per lungo tempo in produzione presso lo stabilimento di Mirafiori iniziando una pratica industriale inedita per Fiat Auto).

Anche la situazione degli stabilimenti dei motori, Pratola Serra e Termoli, rimane incerta perché strettamente legata alle produzioni degli stabilimenti di assemblaggio e perché un numero considerevole di motori ormai da diversi anni continuano a provenire dalla Polonia. Le produzioni per marchi diversi da parte degli stabilimenti di Pratola Serra e di Termoli incide poco sulle produzioni complessive. Per Pratola Serra la produzione per marchi diversi era collegata anni fa all'alleanza con GM. Lo stabilimento di Termoli ha conservato una piccola produzione per Opel e produce una parte dei motori per i modelli che Fiat assembla in Turchia. L'altro stabilimento di motori localizzato nel Mezzogiorno, ex SOFIM di Puglia, produce una parte dei motori di più elevata cilindrata per Mitsubishi FUSO, controllata di Daimler Mercedes.

Lo stabilimento che sembra soffrire di meno, ma per il quale si registra comunque un calo dei volumi assemblati è quello SEVEL (Ducato e camper), che nel 2013 dovrebbe mantenere una produzione intorno ai 200 mila veicoli.

Per ultimo lo stabilimento di Grugliasco, ex carrozzerie Bertone, di recente avviato alla produzione dei due nuovi modelli della Maserati, quest'anno dovrebbe realizzare la produzione di 5 mila auto. Questo stabilimento si aggiunge così agli stabilimenti storici del segmento delle auto di lusso con quello Ferrari di Maranello e Maserati di Modena, oltre quello della Lamborghini, sempre in provincia di Modena, ma proprietà di Audi.

Tab. 2 - Quadro produttivo degli stabilimenti FIAT di assemblaggio auto e motori e dell'IVECO motori di Foggia

Stabilimento	Modelli auto/motori	Volumi (2012) e andamento della produzione 2013	Occupati diretti (dati approssimativi)	Nota
FIAT SATA s.p.a. (gruppo Fiat Auto) Melfi (Potenza)	Grande Punto	3gg di produzione la settimana, con inizio cigs 5gg di produzione ma con turni alternati di lavoro	5.500ca.	Avvio della cigs febbraio (2013); prossima produzione di due nuovi modelli mini suv jeep e 500X
Fiat Group Automobilies s.p.a. (Fiat Auto) Mirafiori (Torino)	Alfa Mito (400 vetture giorno/per 3 giorni mensili) Produzione dei cambi per i modelli di bassa cilindrata	3 gg di produzione/mese (impiegati solo 1.800 dipendenti)	5.300ca. (solo carrozzerie, esclusi enti centrali e altre unità). Reparto cambi 1.200ca.	Revisione dell'accordo sottoscritto, da ristrutturazione a riorganizzazione (ciò significa revisione del piano di investimenti)
Fiat Group Automobilies s.p.a. (Fiat Auto) Ex Carrozzerie Bertone Grugliasco (To)	Maserati: modelli: Ghibili e Nuova Quattroporte	5.000 nel 2013 (previsione) 500 milioni di investimento	1.100ca. (previsti 1.500 a regime nel 2015, dichiarazioni FIAT)	Per questo stabilimento la Fiat ha dichiarato una produzione di 50 mila vetture a regime; lo stabilimento è stato inaugurato il 15 gennaio 2013
Fiat Group Automobilies s.p.a. (Fiat Auto) Piedimonte San Germano/Cassino (Frosinone)	Lancia Delta, Fiat Bravo e Alfa Giulietta	Si lavora soprattutto per la produzione dell'Alfa Giulietta 10gg di lavoro al mese	3.900 ca. è operativa la cigs	Negli ultimi anni si registra una riduzione del numero di dipendenti per effetto dei pensionamenti non sostituiti da nuovi ingressi
Fabbrica Gianbattista Vico (FGA) ora Fiat Group Automobilies s.p.a. Pomigliano d'Arco (Na)	Nuova Panda	Andamento alterno della produzione e comunque ricorso alla cigs per riorganizzazione aziendale	2.374 (dato della comunicazione relativa al cig del mese di marzo 2013)	Altri 2.141 sono i dipendenti in cassa integrazione ancora non entrati in produzione, anche se attualmente tutti dipendenti di

				Fiat Auto
--	--	--	--	-----------

Tab. 2 - segue.

Stabilimento	Modelli auto/motori	Volumi (2012) e andamento della produzione 2013	Occupati diretti (dati approssimativi)	Nota
Fiat Group Automobilies s.p.a. (Fiat Auto) (x FMA-Powertrain) Pratola Serra (Av)	Motori da 1.600 a 2.200cc 140 mila motori nel 2012, forse 160 mila nel 2013	Cigs per ristrutturazione; si lavora in media 5 giorni al mese	1.900 ca.	Motori 1.600 diesel (Lancia Delta, Suzuki, Fiat Bravo, Alfa Giulietta); 1.900JTD; 1.800bz basamento in alluminio da ottobre 2013; 2.000bz diesel Lancia Fremont; 2.200 veicoli commerciali
Fiat Group Automobilies s.p.a. (Fiat Auto) Ex Powertrain Termoli (Campobasso)	Motori 1.200/1.400 e cambi	Termoli 3 (motori) lavora su 15 turni; Termoli 1 e 2 (cambi e M40) lavorano 10 turni.	2.000 ca. (diretti), compresi 30 trasfertisti di FMA Pratola Serra (Av)	Stabilimenti Fiat Italia, Fiat Poland e Fiat Turchia (Doblò), Opel
Powertrain Technologies Industrial s.p.a. (FPT) Foggia (ex SOFIM)	Motori per Iveco Daily (Iveco, stabilimento di Suzzara) e Ducato (SEVEL) Motori 2300 cc (F1A) e 3000 cc (F1C) (con allestimenti diversi) Inoltre lavorazione alberi motori (anche per Powertrain/IVECO/Torino), basamenti (anche per il Brasile) e teste cilindri, alberi di distribuzione	15 turni, dal lunedì al venerdì, con terzo turno che impiega una squadra fissa; ricorso alla cigo per 3-4 giorni al mese	1.700 ca.	Alle produzioni per Iveco va aggiunta una quota di motori (3mila di cilindrata con allestimenti diversi) per Mitsubishi FUSO, controllata di Daimler Mercedes (30 mila motori su 220 prodotti annualmente dallo stabilimento con destinazione Giappone e Portogallo) nel 2012
SEVEL s.p.a. Atessa (Ch)	Ducato e modelli camper	200 mila furgoni previsti per il 2013; ricorso alla cassa integrazione ordinaria	6.200 ca.	Produzioni comuni con PSA

Fonte: ns. indagine diretta.

L'unico dato positivo per il settore automotive in Italia continua a provenire dall'industria della componentistica, ma è un dato che interessa principalmente le aziende localizzate nelle regioni settentrionali (tab. 3), considerato che l'export di componenti dalle regioni del Mezzogiorno incide tradizionalmente da sempre intorno al 6-7% del valore complessivo delle esportazioni e questo perché le aziende localizzate nel Mezzogiorno sono rimaste nella maggior parte dei casi fornitori esclusivi di Fiat, spesso unità locali di gruppi nazionali o esteri che hanno sede in una regione del Nord Italia. Le imprese non legate a Fiat, o le grandi imprese estere localizzate nel Mezzogiorno (es. Bosh e Getrag a Bari), sono l'eccezione in un quadro industriale anche qui particolarmente debole per l'impresa meridionale.

Si consideri tra l'altro che il progressivo trasferimento di attività produttive di Fiat all'estero, in Europa come nel continente americano, determinerà alla lunga anche la riduzione di quelle forniture ancora oggi realizzate in Italia, tanto da società del gruppo Fiat, come Powertrain³, tanto dalle aziende indipendenti della componentistica che sempre più di frequente seguono Fiat all'estero.

Tab. 3 - Valore dell'export di componenti per auto e motori per ripartizione geografica dell'Italia nel 2012 e nel 2011 (v.a. in euro e variazioni %).

Ripartizione	2011		2012	
	Import	Export	import	Export
1-Italia Nord-occidentale	3.023.180.345	7.123.605.414	2.755.568.937	6.796.111.297
2-Italia Nord-orientale	1.549.166.536	3.248.980.093	1.460.088.640	3.160.163.267
3-Italia Centrale	594.267.096	573.159.906	489.361.953	512.663.902
4-Italia Meridionale	769.747.683	869.386.811	645.626.477	753.093.491
5-Italia Insulare	26.557.036	6.524.404	12.376.611	10.280.256
ITALIA	5.962.918.696	11.821.656.628	5.363.022.618	11.232.312.213
	Saldo 2011	Saldo 2012	Var. % export 2012/2011	export 2012 per ripartizione (%)
1-Italia Nord-occidentale	+4.100.425.069	+4.040.542.360	-4,6	60,5
2-Italia Nord-orientale	+1.699.813.557	+1.700.074.627	-2,7	28,1
3-Italia Centrale	-21.107.190	+23.301.949	-10,5	4,6
4-Italia Meridionale	+99.639.128	+107.467.014	-13,4	6,7
5-Italia Insulare	-20.032.632	-2.096.355	57,5	0,1
ITALIA	5.858.737.932	5.869.289.595	-5,0	100,0

³ Ultimo in ordine di tempo sono le produzioni in alluminio del motore di Fiat Powertrain per il nuovo modello dell'Alfa che sarà realizzato nello stabilimento di Toronto (Canada) della Chrysler.

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT, coeweb, statistiche sul commercio estero. Merce, componente codice ATECO CL 293 "Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori".

3. Lo stabilimento SATA, gli investimenti dei nuovi modelli Fiat-Chrysler e il contenuto dell'accordo sindacale separato del 7 febbraio 2013

Nel dicembre 2012 la Fiat ha annunciato ufficialmente l'arrivo di nuovi investimenti per lo stabilimento della SATA con la produzione di due nuovi modelli, Mini Suv Jeep e Fiat 500X, destinati in gran parte, secondo quanto dichiarato all'azienda, al mercato estero. Contemporaneamente ha fatto intendere che questi due nuovi modelli sostituiranno di fatto la produzione della Grande Punto quando ne sarà determinata la fine produzione a Melfi: in altri termini questi saranno gli unici modelli prodotti a Melfi e la Grande Punto non sarà sostituita né dalla versione erede né da un altro modello del segmento B.

Con questo annuncio la Fiat ha, di fatto, messo le premesse per la ristrutturazione dello stabilimento partendo dalla revisione completa di una delle due linee di assemblaggio e slegando l'assetto produttivo della stabilimento dalla produzione di modelli per il segmento B. Si tratta di un fatto rilevante in quanto finora il segmento B, quello di punta del gruppo, ha garantito volumi produttivi significativi (almeno fino alla crisi) in grado di non determinare riduzioni di organico. L'investimento annunciato è di un miliardo di euro, ma nel testo dell'accordo separato questo non è indicato, tanto più in dettaglio rispetto alle attività che si stanno realizzando.

Più nel dettaglio per gli investimenti che Fiat sta realizzando in SATA il quadro per Unità Operativa è il seguente: nell'Unità dello **Stampaggio** è prevista una nuova sala metrologica e interventi sulle linee; nella **Lastratura** nuove linee di produzione per la saldatura automatica delle scocche e potenziamento di una delle due linee (autotelaio Grande Punto), nuovi robot e ampliamento sala Metrologica (misurazione delle geometrie della scocca); **Verniciatura**: l'impianto sarà adattato alla produzione di vetture più grandi rispetto alla produzione della Grande Punto, prevista l'introduzione di soluzioni tecnologiche per il miglioramento dell'ergonomia e dell'ambiente; **Montaggio**, è l'Unità che sta conoscendo la ristrutturazione più significativa con impianti totalmente nuovi su una delle due

linee. La nuova linea in costruzione dovrebbe rendere possibile l'assemblaggio di 4 diversi modelli in contemporanea tra loro.

Con la comunicazione del 15 Gennaio 2013 inviata alle Organizzazioni Sindacali (OO.SS.) e alla Regione Basilicata, Fiat ha aperto la procedura per richiedere la Cassa Integrazione Straordinaria per ristrutturazione aziendale ai sensi della legge 223/91, della legge 164/75 e del D.P.R. 218/2000. Nella comunicazione l'azienda afferma che *"... Il piano previsto per lo stabilimento di Melfi di SATA S.p.A. ne prevede infatti la predisposizione per la realizzazione di due nuovi modelli destinati ai mercati internazionali. La realizzazione del piano richiede il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per ristrutturazione aziendale che interesserà tutto il personale 5.541 lavoratori di cui 5.056 operai, 411 impiegati e 74 quadri. Nel corso del piano di ristrutturazione si effettuerà una valutazione anche con gli Enti competenti sull'andamento del programma di CIGS, al fine anche di eventuali successivi periodi di ricorso alla cassa integrazione guadagni nell'ambito della normativa vigente in materia con particolare riguardo alla legge 223/91...."*

Il 24 Gennaio 2013 presso lo stabilimento SATA di Melfi, a seguito della convocazione da parte dell'azienda, si è tenuto un incontro sindacale tra la Direzione Aziendale e le OO.SS. (Fim Uilm Fismic Ugl e Aqcf con la RSA) con esclusione della Fiom Cgil e delle Rsu Fiom in quanto l'azienda non ha ammesso al tavolo le organizzazioni non firmatarie del Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL), motivo per cui è anche uscita da Federmeccanica, un Contratto applicato con accordo sindacale separato a tutti gli stabilimenti italiani della Fiat.

Nell'accordo separato sottoscritto dalle organizzazioni sindacali Fim Uilm Fismic Ugl e Aqcf si afferma che *"... in concomitanza con la realizzazione del programma di ristrutturazione, è prevista la continuazione della attuale produzione veicolistica per il modello Fiat grande Punto, con la conseguenza che l'andamento delle sospensioni del personale di stabilimento attualmente dedicato a tale produzione potrà essere variamente condizionato anche in ragione dell'andamento delle richieste di mercato di detto modello. La Direzione esaminerà con le rappresentanze Sindacali dello stabilimento di Melfi di SATA S.p.A., oltre alle modalità di rotazione, anche i criteri di reinserimento in servizio, in relazione al progressivo sviluppo del piano di ristrutturazione aziendale e in funzione delle*

esigenze tecniche, organizzative e produttive e dei profili professionali e mansioni del personale interessato avuto riguardo anche a casi particolari che dovessero manifestarsi....”.

Il 7 Febbraio 2013 presso la Regione Basilicata (Dipartimento Formazione Lavoro Cultura e Sport, Ufficio Lavoro e Territorio) a seguito della convocazione di incontro della stessa (anche perché così prevede la normativa in caso di cigs per ristrutturazione) si tengono 2 incontri separati, la mattina, tra la Direzione Fiat SATA e Fim Uilm Fismic Ugl e Aqcf con la RSA e il pomeriggio con la sola Fiom. Nell'incontro della mattina viene stilato un verbale di esame congiunto ai sensi del D.P.R. n. 218/2000 relativo alla richiesta della SATA della cigs per ristrutturazione aziendale ai sensi del D.M. n. 31444 del 20.8.2002. In relazione a questo incontro nel verbale sottoscritto tra Regione Basilicata, Direzione territoriale del Lavoro Potenza, Fiat, Fim Uilm Fismic Ugl Aqcf e RSA, si conferma il numero dei lavoratori interessati come comunicato dall'azienda, il ricorso alla cigs per ristrutturazione aziendale dal 11.02.2013 al 31.12.2014, la produzione di due nuovi modelli, il coinvolgimento di tutto il personale in attività formative, la non previsione di esuberi durante la cigs e che questa sarà a rotazione; che l'azienda presenterà al Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali la richiesta di cigs a rotazione per la ristrutturazione aziendale ai sensi del D.M. n. 31444 del 20/8/2002 art. 4. Le organizzazioni sindacali, fatta eccezione della Fiom, e le RSA delle organizzazioni firmatarie esprimono parere favorevole per la richiesta di cigs per ristrutturazione. Nel secondo incontro del pomeriggio della stessa giornata, tra Regione Basilicata, Direzione territoriale del Lavoro Potenza, Fiat, Fiom Cgil Basilicata, Fiom Nazionale e ex RSU Fiom, la Fiom dichiara l'illegittimità della convocazione separata, poiché non conforme a quanto previsto dalla normativa e perché l'accordo è stato già firmato, mentre la normativa avrebbe richiesto che le convocazioni fossero avvenute in sede congiunta.

Il motivo della non sottoscrizione dell'accordo è relativo al fatto che la Fiom pur ribadendo il giudizio positivo in relazione agli investimenti annunciati (ovviamente se confermati e rispettati nei tempi e volumi) ha espresso una preoccupazione sul mantenimento dei livelli occupazionali alla fine del periodo di

cassa integrazione straordinaria⁴. L'accordo separato firmato il 7 Febbraio 2013 pone, infatti, dinanzi ad una prospettiva di incertezza in tema di produzione e occupazione per il sito di Melfi in quanto stabilisce che il riassorbimento della manodopera attualmente collocata in cigs avverrà secondo le esigenze tecniche produttive che si determineranno alla fine dell'investimento. Diversamente in occasione dell'ultimo grande investimento (640 milioni di euro), era il 2004, in previsione della messa in produzione della Grande Punto, l'accordo sottoscritto con le organizzazioni sindacali oltre a confermare il ruolo e la missione produttiva dello stabilimento SATA per le vetture del segmento B dava certezza anche del mantenimento di tutto l'organico.

Oggi la situazione si presenta diversa non solo perché l'accordo separato, firmato il 24 Gennaio 2013 in stabilimento e successivamente in Regione Basilicata, vede l'esclusione della Fiom dal confronto, ma anche perché nell'accordo non c'è alcun riferimento preciso sul volume degli investimenti che si stanno realizzando e nessuna specifica sui tempi e le modalità di attuazione e dei volumi produttivi previsti per i due nuovi modelli annunciati. Inoltre, il testo dell'accordo separato non prevede nulla per quanto concerne nuovi possibili modelli del segmento "B" in sostituzione della Grande Punto e che il reinserimento al lavoro dei dipendenti avverrà in relazione al progressivo sviluppo del piano di ristrutturazione aziendale e in funzione delle esigenze tecniche organizzative e produttive, ovvero che non è certo il rientro di tutta la manodopera ora collocata in cigs, come del resto la Fiom e la Cgil aveva già denunciato nell'agosto 2012, quando avevano preventivato il rischio di un esubero di almeno 1.500 unità sui 5.500 attualmente in organico.

⁴ In occasione dell'incontro la Fiom Cigl ha fatto espressamente richiesta di: 1) rispetto della Legge nella procedura di esame congiunto per la CIGS; 2) di un cronoprogramma del piano industriale con la certezza dei nuovi modelli compresa la nuova Punto; 3) del mantenimento della totalità dell'occupazione al termine della ristrutturazione; 4) della rotazione equa a parità di mansioni e la maturazione intera dei ratei; 5) del riconoscimento della rappresentanza democratica in fabbrica, anche al fine di verificare l'andamento della Cassa; 6) di un sostegno al reddito (trasporto e mensa) alle lavoratrici e ai lavoratori che saranno posti in formazione.

Si tratta, in altri termini, di impegni che svincolano la Fiat dal reimpiego di tutti i 5.541 dipendenti attuali al termine dell'intervento di ristrutturazione aziendale e che rendono molto incerto anche il quadro dell'occupazione presente nell'aziende dell'indotto di primo livello di Melfi, in alcuni casi già interessate da mesi dal ricorso alla cassa integrazione straordinaria, e non sempre per riorganizzazione, ma per crisi.

A ciò si aggiunga che nella storia delle ristrutturazioni industriali di Fiat i processi innovazione tecnologica hanno finito sempre per produrre esuberi e licenziamenti piuttosto massicci con poco interesse per la salvaguardia dell'occupazione esistente. Questo problema riguarderà in prospettiva soprattutto quei lavoratori, piuttosto numerosi, che oggi sono in possesso di limitazioni fisiche, i c.d. lavoratori RCL – ridotta capacità lavorativa – a seguito delle pesanti condizioni di lavoro finora intervenute e che in alcuni casi si sono visti riconoscere, anche per iniziativa della Fiom e dell'Inca, percentuali di invalidità per malattia professionale.

Anche quando Fiat è intervenuta sul piano dell'ergonomia, con il sistema Ergo Uas – la cui introduzione è frutto di un altro accordo separato non firmato dalla Fiom – ha finito per compromettere le innovazioni sul piano dell'ergonomia per la progressiva ulteriore saturazione dei tempi di lavoro, come si sta dimostrando ancora in queste ultime settimane con l'impiego di metà della manodopera, a seguito del ricorso alla cigs, con un impostato di 300 vetture per turno (1.200/giorno), quasi lo stesso volume giornaliero di produzione realizzato in passato ma con tutto l'organico in produzione, con anche dei problemi sulla gestione della CIGS disattendendo ai criteri di trasparenza escludendo molti lavoratori dalla rotazione pure prevista dalla legge.

Per queste ragioni l'accordo separato è stato valutato dalla Fiom e dalla Cgil inadeguato per gli assetti futuri dello stabilimento di Melfi e per ciò che ne potrebbe conseguire per l'occupazione determinando più di una incognita sul futuro produttivo industriale della Fiat e delle aziende del suo indotto di primo livello in Basilicata.

4. L'import-export della componentistica auto in Basilicata e il quadro delle aziende dell'indotto di primo livello di Melfi

Nell'area industriale di San Nicola di Melfi non è localizzato un distretto industriale dell'auto come erroneamente si affermato anche di recente (riferimento al documento redatto da un gruppo di "esperti" nell'ambito del progetto Capacity Lab contenente indicazioni circa linee di indirizzo dei fondi europei del prossimo ciclo di programmazione 2014-2020), ma più semplicemente un indotto di primo livello sorto a bordo stabilimento in occasione dell'investimento della Fiat all'inizio degli anni '90. Successivamente al 1994, anno di avvio di produzione, solo 3 aziende di primo livello si sono insediate nell'area industriale di Melfi (Benteler, Stampiquattro e Componenti Zanini), ma nel frattempo altre hanno chiuso le loro attività (Rejna, CF Gomma, Pianfei, Valeo e Lasme2). Nel resto della regione hanno poi chiuso negli ultimi anni altre aziende collegate al settore automotive come Mahle Mondial Piston e Industrie del Basento (ex Magneti Marrelli) nella zona industriale di Potenza o Daramic in quella di Tito (componenti in plastica per batteria) insieme con altre nel resto delle aree industriali. Quasi nulle le nuove aziende (locali) nate a seguito dell'investimento della Fiat, con l'eccezione della Plasticform di Melfi e di poche altre nate negli ultimi anni nel comparto della logistica. Un bilancio da questo punto di vista assolutamente negativo.

La riduzione dei volumi produttivi della produzione Fiat a Melfi si può osservare anche guardando i dati dell'import-export regionale di "parti e accessori per autoveicoli e loro motori". Tra il 2007 e il 2012, in termine di valore l'import di questi prodotti si è ridotto di circa il 60%, allo stesso modo l'export si è ridotto di circa il 52%, un export legato in parte alle produzioni delle poche aziende locali del settore che operano in Basilicata al di fuori dell'indotto di Melfi e in parte alle produzione di alcune aziende dell'indotto di primo livello di Melfi che periodicamente rifornisco altri stabilimenti della Fiat all'estero (es. Magneti Marelli, Mubea e poche altre).

Per quanto riguarda la distribuzione continentale delle aree di provenienza della componentistica la maggior parte dell'import proviene dall'Europa, così come

verso quest'area si indirizza la maggior parte dell'export. Ad essersi significativamente ridotte negli ultimi anni sono le importazioni dall'Asia: da 12 milioni del 2008 a 1,6 milioni del 2012; il dato del 2007 appare a questo proposito poco significativo. Per quanto riguarda l'export tutte le aree di destinazione presentano variazioni percentuali negative, soprattutto America e Asia. Il risultato complessivo è che il saldo commerciale è rimasto costantemente negativo e che anche se minore nel 2012 rispetto agli anni precedenti è solo perché si è ridotto drasticamente il volume delle importazioni (tab. 4).

Tab. 4 - Import ed export di componentistica per auto e motori verso e dalla Basilicata per area continentale. Anni 2007-2012. Valori assoluti in milioni di euro e variazioni %.

Aree	Import						Var. %
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012/07
Europa	260.451.905	183.447.970	163.912.164	163.905.205	131.592.223	83.569.010	-67,9
America	9.097.456	4.319.622	4.224.302	5.873.898	3.328.274	1.330.206	-85,4
Asia	169.711	12.086.927	7.611.603	3.479.943	3.114.898	1.612.902	850,4
Africa	46.680	62.121	130.150	0	4.942	0	-100,0
Mondo	269.765.752	199.916.640	175.878.219	173.259.046	138.040.337	86.512.118	-67,9
	Export						Var. %
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012/07
Europa	57.989.490	46.911.607	21.667.570	27.685.680	38.784.327	35.872.664	-38,1
America	5.878.501	1.268.181	366.579	1.849.071	1.330.206	1.152.550	-80,4
Asia	22.747.164	46.035.542	12.287.069	11.332.252	11.720.149	4.037.199	-82,3
Africa	1.612.423	1.527.462	1.333.572	1.549.844	1.702.899	1.348.708	-16,4
Mondo	88.227.578	95.742.792	35.654.790	42.416.847	53.537.581	42.411.121	-51,9
	Saldo						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Europa	-202.462.415	-136.536.363	-142.244.594	-136.219.525	-92.807.896	-47.696.346	
America	-3.218.955	-3.051.441	-3.857.723	-4.024.827	-1.998.068	-177.656	
Asia	22.577.453	33.948.615	4.675.466	7.852.309	8.605.251	2.424.297	
Africa	1.565.743	1.465.341	1.203.422	1.549.844	1.697.957	1.348.708	
Mondo	-181.538.174	-104.173.848	-140.223.429	-130.842.199	-84.502.756	-44.100.997	

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT, coeweb, statistiche sul commercio estero. Merce, componente codice ATECO CL 293 "Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori".

4.1 Sistemi Sospensioni S.p.a. (gruppo Magneti Marelli)

La Magneti Marelli con comunicazione del 5 aprile 2013 ha annunciato l'acquisizione, per cessione di ramo d'azienda, della Benteler Automotive S.p.a.. Nella stessa data ha comunicato anche la richiesta di accesso alla Cassa

integrazione Guadagni Straordinaria per ristrutturazione aziendale fino al 31.12.2014. Tale richiesta va a integrarsi, anche per effetto dell'integrazione della Benteler, al programma di cigs per ristrutturazione già operante per l'attuale unità produttiva di Melfi della Sistemi Sospensioni S.p.a. del 18 marzo 2013.

L'integrazione delle produzioni della Benteler secondo Magneti Marelli dovrebbero essere funzionale alla produzione dei moduli e dei componenti relativi ai sistemi di sospensione per la fornitura degli stabilimenti di Melfi, FGA di Pomigliano d'Arco (Na), FGA di Mirafiori (To) e Fiat Poland di Tichy (Polonia).

Sul piano occupazionale la nuova realtà societaria risulta oggi composta di 303 dipendenti (239 operai, 28 impiegati e 7 quadri) cui si aggiungono 29 addetti (operai) con contratto di apprendistato assunti dalla Magneti Marelli nell'autunno 2011 per le nuove commesse acquisite in relazione alla produzione della Nuova Panda a Pomigliano.

Il piano di ristrutturazione predisposto per lo stabilimento di Melfi, anche alla luce dell'acquisizione del ramo d'azienda, è stato ritenuto funzionale anche in relazione alle nuove commesse che proverranno dalla Fiat (stabilimento di Melfi). Gli investimenti annunciati (14 milioni di euro) riguarderanno gli impianti delle aree di lastratura, verniciatura e montaggio. L'azienda ha annunciato anche l'avvio di attività formative (rafforzamento delle competenze di base) al fine di migliorare, come dichiara l'azienda, le metodologie del WCM (World Class Manufacturing). Contemporaneamente l'azienda ha dichiarato che "in concomitanza con la realizzazione del programma di ristrutturazione, è prevista la continuazione dell'attuale produzione di componentistica per il modello della Fiat Grande Punto".

Attualmente lo stabilimento di Melfi continua la produzione di alcuni elementi strutturali della scocca (traverse anteriori, ponti posteriori, bracci e telai), semi corner (gruppi molla e ammortizzatori), gruppo ruota (montante, cuscinetto, sistema frenante) e moduli bracci oscillanti; per la Nuova Panda, la traversa anteriore (versioni 4x2, 4x4 e vetture a gas). A quest'ultima produzione è legata l'assunzione di circa 30 dipendenti con contratti di apprendistato nell'autunno 2011.

4.2 Ex Benteler Automotive s.p.a. (ora Magneti Marelli s.p.a.)

Con comunicazione de 5 aprile 2013 la Magneti Marelli ha dichiarato la cessione del ramo d'azienda della Benteler Automotive S.p.a. alla Sistemi Sospensioni S.p.a. (gruppo Magneti Marelli), dal 1° maggio 2013 per un totale di 128 dipendenti (di cui 13 impiegati). I motivi ufficiali della cessione risiedono (si legge nella comunicazione della Magneti Marelli) *“nella volontà della Benteler Automotive s.p.a. di disimpegnarsi dall'attività industriale ubicata nell'Unità Produttiva di Melfi e nella corrispondente intenzione della Sistemi Sospensioni S.p.a., vista l'omogeneità delle produzioni delle due società, di acquisirne le attività industriali per accrescere il proprio business ed il posizionamento sul mercato della Società”*.

La Benteler, azienda spagnola, una delle tre aziende insediate nel 2001, realizza per la SATA di Melfi gli assali posteriori della Grande Punto.

4.3 P.C.M.A. s.r.l. (ex Ergom) (gruppo Magneti Marelli)

Lo stabilimento ex Ergom, ora gruppo Magneti Marelli, ha continuato le produzioni di elementi in plastica avendo come principale stabilimento da fornire la SATA di Melfi. Di fatto, lo stabilimento, produce quasi il 90% delle componenti plastiche assemblate sulla vettura di cui le principali sono paraurti anteriore e posteriore, plancia semi completa, serbatoi più un'altra serie di piccoli particolari in plastica (es. copri tunnel freno a mano, carterini copri motore).

L'attuale organico è di 525 addetti, tra cui 110 impiegati (ma la componente femminile è qui molto bassa, solo 15 prevalentemente impiegate). In passato avvenivano anche produzioni per PSA e SEVEL. Periodicamente circa 5 unità in contratto di somministrazione con un'agenzia di lavoro (forse Adecco) sono impiegate per recuperi degli scarti di produzione. Lo stabilimento ha assorbito anche una decina circa di ex dipendenti della Ergom di Pisticci, chiusa nel 2012.

I turni di produzione seguono l'andamento produttivo della SATA come per il resto degli stabilimenti dell'indotto. L'accordo sulla cigs per questo stabilimento ha scadenza prevista nel dicembre 2014.

4.4 F.D.M. s.r.l.

L'azienda si occupa principalmente della gestione della logistica/magazzino relativamente alla minuteria (viti, bulloni, ecc.) dirette a SATA (unico stabilimento fornito) prodotta in parte rilevante dal Gruppo Fontana di Torino, ma i fornitori sono comunque numerosi e localizzati quasi tutti nel Centro Nord Italia.

L'organico dello stabilimento è rimasto intorno alle 20 unità, ma da circa un anno sono utilizzati 7 lavoratori in staff leasing attraverso l'Adecco che sostituiscono 12-13 lavoratori che sempre con Adecco erano impiegati in passato attraverso contratti di somministrazione.

Come per le altre aziende dell'indotto anche la FDM ha firmato un accordo per l'accesso alla cassa integrazione straordinaria per 12 mesi.

4.5 Gir Sud s.p.a.(ex Mecoflex)

Lo stabilimento ha conservato la produzione del comando cambio e del cavo flessibile (quest'ultima produzione è divisa con lo stabilimento polacco del gruppo) per i modelli Grande Punto e Alfa Mito (Mirafiori). Lo stabilimento si occupa, inoltre, anche della produzione della ricambistica.

Prima dell'accordo di Fiat con GM nel 2003, la Gir Sud era fornitore unico della Fiat in Italia. Con l'accordo del 2003 la società ha acquisito anche alcune produzioni per la Opel, che aveva come fornitore in Europa anche la spagnola Ficosa. Per effetto di questi accordi la Ficosa, che ha uno stabilimento in provincia di Caserta, ha acquisito le commesse per la Nuova Giulietta e la Nuova Panda.

A seguito della crisi del settore la Gir Sud ha deciso di mettere in vendita l'intero gruppo con tutti gli stabilimenti a livello mondiale. Il 16 febbraio 2013 l'azienda ha, ad esempio, comunicato la "cessazione di attività industriale" per lo stabilimento del gruppo (Sila Telecomandi) di Nichelino (TO) che occupava 96 unità impiegate nell'ultimo periodo facendo ricorso a un contratto di solidarietà. L'unico altro stabilimento del gruppo ancora operativo in Italia è quello di Gissi in provincia di Chieti. Questo stabilimento (110 unità di lavoro) produce per SEVEL e per Fiat Cassino (modelli Delta, Bravo e Giulietta); produce inoltre parte della materia

prima (guaine del cambio e stampaggio di componenti in plastica) utilizzati da Gir Sud Melfi per l'assemblaggio dei cavi.

Gli ultimi investimenti nello stabilimento di Melfi ricorrono al 2005 in previsione del lancio produttivo della Grande Punto (sostituzione banchi di lavoro, attrezzature) e al sistema GIS (just sequence) nel biennio 2007-2008.

Alla fine di dicembre del 2012 l'azienda ha esaurito le settimane di cigs a disposizione. Attualmente sta ricorrendo alla cigo per via delle settimane residue non utilizzate prima del 2011. L'attuale cigo scadrà nel prossimo mese di giugno. L'azienda si trova di fronte ad un bivio, o la previsione di un piano di riorganizzazione in presenza di nuove commesse altrimenti il rischio è quello dell'apertura della mobilità.

4.6 HT&L Fitting s.p.a.

L'azienda mantiene l'assemblaggio della ruota e continua a occupare all'incirca lo stesso numero di dipendenti impiegati dall'inizio (circa 40). La situazione finanziaria del gruppo presenta tuttavia un quadro critico se si considera che da 6 mesi l'azienda continua, ad esempio, a trattenere i contributi per il Fondo Cometa ma non effettua i relativi versamenti alla cassa del Fondo. Alcuni mesi fa si sono prodotti anche ritardi nei pagamenti delle spettanze ai lavoratori dello stabilimento. In generale una situazione critica riguarda anche i pagamenti che l'azienda ha nei confronti dei fornitori.

La società è presente in altri siti Fiat in Italia (Pomigliano, Torino) e di recente presso lo stabilimento serbo del gruppo.

Gli ultimi investimenti risalgono al 2008. L'azienda avrebbe beneficiato di un contributo regionale (forse legge 448) per l'acquisto di una macchina semi-automatica di scorta da impiegare per le attività di montaggio.

All'interno dell'azienda opera anche la J. & J. società costituita da un ex dipendente dell'azienda per le attività di scarico dei pneumatici. Negli ultimi mesi questa attività viene tuttavia svolta da un gruppo di lavoratori (3-4 unità), di cui non si conoscono però le modalità di impiego contrattuale.

4.7 INCOMES s.r.l. (ex Lasme2)

La INCOMES esito del processo di tentata chiusura e poi ristrutturazione della ex Lasme 2, è tra le poche aziende che finora non ha fatto ricorso alla cigs, anche se attualmente come le altre sta ricorrendo alla cassa integrazione ordinaria.

La sua attività è rimasta principalmente quella dell'assemblaggio dell'alzacristalli per la Grande Punto con 82 dipendenti rispetto ai 170 originari dell'inizio (ma erano saliti anche a 220 in anni passati). Oltre all'assemblaggio dell'alzacristalli, produzione che condivide con lo stabilimento di Chiavari, vi è anche quella per il Ducato e del pannello modulo porta della Giulietta (circa 2.200 pezzi/gg).

L'azienda potrebbe essere rilevata da un'azienda tedesca del settore anche in previsione delle commesse che Fiat intende affidare per la produzione dei due nuovi modelli previsti in produzione alla SATA. Sarebbero in corso trattative tra la famiglia proprietaria dell'azienda e la società tedesca.

Lo stabilimento ha fatto finora ricorso solo alla cigo, non è quindi intervenuta la cigs. Pur avendo previsto un unico turno centrale di produzione (8-17) è frequente che i turni vengano giornalmente riorganizzati in base alle produzioni per i diversi stabilimenti.

4.8 Johnson Controls Interiors s.r.l.

L'unica produzione rimane quella dei pannelli porta per la Grande Punto, la stessa produzione che dovrebbe conservare in relazione ai due nuovi modelli annunciati da Fiat per la SATA. Attualmente lo stabilimento è in cassa integrazione straordinaria per crisi fino al mese di febbraio del 2014 (cigs a rotazione).

Gli investimenti che si profilano non dovrebbero mutare significativamente il layout dello stabilimento. È probabile che si tratti di modificare solo gli stampi. Gli ultimi investimenti nello stabilimento di Melfi sono avvenuti con il lancio della Grande Punto (impianti, macchinari, layout). La natura e la qualità degli impianti utilizzati per questi investimenti è valutata ancora oggi ottimale dall'azienda per le nuove produzioni che saranno messe in atto.

Attualmente in Italia esistono altri due stabilimenti del gruppo a Cicerale (Salerno) che produce per i modelli Fiat Bravo e Alfa Giulietta e Cassino che rifornisce i rimanenti modelli assemblati negli altri stabilimenti (Mirafiori, Pomigliano); a Grugliasco (TO) sono localizzati gli uffici. Quello di Cicerale è oggi tuttavia in fermata produttiva, mentre quello di Cassino lavora a metà dei volumi rispetto a quelli originariamente previsti.

L'organico dello stabilimento di Melfi è rimasto intorno alle 150 unità.

4.9 Lear Corporation Italia s.r.l.

L'azienda è in procinto di acquisire la commessa per la produzione dei sedili dei nuovi modelli, ma si tratta in generale di una di quelle aziende che per tipologia di prodotto difficilmente potrebbe vedere una delocalizzazione della sua produzione. Tuttavia poiché nel mese di marzo di quest'anno non era ancora certa la commessa l'azienda ha dovuto avviare la cassa integrazione straordinaria per crisi.

Gli investimenti più recenti effettuati risalgono al 2011 quando su alcune postazioni sono stati introdotti dei robot per alcune operazioni di assemblaggio, mentre su un'altra postazione sono intervenute modifiche per il trasferimento dei sedili anteriori completati dalla linea di assemblaggio⁵.

Rimane una delle aziende più grandi dell'indotto di Melfi, con 478 dipendenti, seconda solo allo stabilimento della ex Ergom, ora Magneti Marelli (PCMA).

4.10 M.A.C. (Metallurgica Assemblaggi Carpenteria) s.p.a. (ex OSL)

È tra gli stabilimenti dell'indotto che da sempre ha mantenuto una produzione maggiormente diversificata per tipologia di clienti e di stabilimenti Fiat forniti e per quelli esteri. Per questo stabilimento la fine del ricorso alla cigs è prevista nel

⁵ Nel 2004 una modificazione rilevante dell'organizzazione produttiva è avvenuta con la sostituzione della produzione a isole con quella a trazione meccanizzata, modificazione che ha comportato in generale un appesantimento delle condizioni di lavoro per effetto della diversa organizzazione del lavoro e l'aumento dei vincoli produttivi.

febbraio 2014. Le attuali produzioni sono rimaste quelle di particolari stampati per Grande Punto e Ducato (es. pannelleria esterna e ossatura porta).

La società ha rilevato anche l'ex Euromec di Atella, ora CLN, anche questa impegnata in attività di stampaggio per il settore automotive e per l'industria degli elettrodomestici (poco più di 20 dipendenti).

4.11 MUBEA Italia s.r.l.

La Mubea è una delle poche aziende che ha continuato a produrre in modo quasi continuo nel corso di questi anni perché fornitrice quasi esclusiva di molle e barre stabilizzatrici per tutti gli stabilimenti della Fiat in Italia (Pomigliano, Cassino, SEVEL), perlomeno con riferimento agli ammortizzatori anteriori con produzioni destinate a Fiat anche per Serbia e Turchia. Di recente lo stabilimento ha cominciato anche la produzione di molle e barre stabilizzatrici per i modelli Maserati prodotti a Grugliasco (To).

L'apertura di un nuovo stabilimento del gruppo in Turchia in prossimità dello stabilimento Fiat determinerà una riduzione dei volumi dello stabilimento di Melfi (oggi questa produzione incide per circa il 20% sul volume di produzione complessiva). L'unica produzione per un costruttore estero a oggi riguarda la FORD, ma si tratta come in passato di un giro di commessa da parte degli stabilimenti tedeschi del gruppo per evitare di abbassare i livelli di messa in produzione dello stabilimento di Melfi.

Gli investimenti in questa azienda sono stati ricorrenti negli ultimi anni (robot vari, processo di doppia verniciatura, processo di doppio stress) fino ad uno recente quello di robot per etichettature delle molle. Con l'acquisizione della commessa dei nuovi modelli Fiat l'azienda non dovrebbe effettuare nuovi rilevanti investimenti.

L'organico si aggira attualmente sulle 50 unità circa, di cui 45 diretti di produzione. Normalmente vengono impiegate una o due unità a turno ricorrendo a lavoratori in somministrazione.

L'azienda ha fatto comunque scarso ricorso alla cassa integrazione ordinaria.

4.12 PROMA S.S.A. s.r.l.

L'azienda fornisce principalmente lo scheletro del sedile della Grande (anteriore e posteriore), la base sedile e il sottosedile. Con la Grande punto è cominciata anche la produzione dei montanti e dei longheroni (versioni 3 e 5 porte) e di un particolare del paraurto posteriore. L'unica produzione esterna alle forniture della SATA è quella dello scheletro del sedile posteriore per l'Alfa Mito e quella del telaio del sedile anteriore dell'Alfa Brera (mod. 940). In previsione dei nuovi modelli annunciati dalla Fiat l'azienda dovrebbe acquisire le commesse relative ai telai del sedile. All'interno dello stabilimento esiste anche un impianto di verniciatura per i telai. A settembre dovrebbe rientrare anche la produzione delle guide, una produzione che dovrebbe determinare un impiego di 9 unità e una parziale riduzione del ricorso alla cigo.

L'azienda sta attualmente facendo ricorso alla cigo (la cigs della durata di un anno è terminata il 12 settembre 2012). Il terzo turno (quello di notte) non viene svolto dall'inizio dell'anno, può accadere tuttavia che vi siano impiegati attualmente solo i capi turno e pochi altri addetti per le attività di trasporto in SATA.

A questo proposito fino al marzo scorso era affidata alla Cabla Service l'attività di diffusione/gestione magazzino. La Cabla Service impiegava 3 unità su primo e secondo turno e altre 2 su quello di notte, per un totale di 8 unità. Da marzo l'attività è stata reinternalizzata all'interno della PROMA.

Lo stabilimento è attualmente oggetto di valutazione ai fini del conseguimento del WCM.

4.13 I.R.M.A. s.p.a. (ex Stampiquattro) e E.M.A.R.C. s.p.a.

L'11 dicembre 2012 è stato firmato un verbale congiunto tra le organizzazioni sindacali e le aziende interessate relativamente alla fusione per incorporazione (art. 47, legge 428/1990) delle società IRMA S.p.a. (Industrie Riunite Manufatti Auto) con sede ad Atesa (Chieti)⁶ la IMM s.r.l. (Industrie Manifatturiere Meridionali) con sede nella zona industriale di Tito e Stampiquattro s.r.l. con sede legale in Melfi. I motivi dell'operazione di incorporazione sono stati giustificati per motivi di natura organizzativa, ovvero come si legge dal verbale sottoscritto "dal progetto di rafforzamento della presenza industriale sul territorio, implementata dai benefici derivanti delle sinergie tecnico-organizzative e dal miglioramento dell'efficacia dei processi operativi e funzionali unificati, con conseguente riduzione dei costi di esercizio e ottimizzazione delle potenzialità produttive".

La Stampiquattro ha prodotto e continua a produrre per SATA parti della scocca e dell'ossatura posteriore e della fiancata completa per la Grande Punto. Al suo interno opera anche l'**E.M.A.R.C.** s.p.a., nata da una precedente terziarizzazione, che continua la produzione della canalina anteriore e posteriore contorno porta della Grande Punto. Questa società occupa mediamente circa 15 unità. Di recente ha sottoscritto un accordo per cassa integrazione straordinaria fino al 31.12.2014 non per ristrutturazione, ma per crisi della durata di 12 mesi.

4.14 TI Group Automotive Systems s.p.a.(ex Bundy)

Una delle più piccole aziende dell'indotto Fiat che si dedica da sempre alla produzione del tubo freno. Attualmente l'unica produzione è quella per la Grande Punto, ma in passato produceva anche per la Nuova Lancia Y.

Gli ultimi investimenti risalgono al lancio della Grande Punto. L'organico si è ridotto significativamente negli ultimi anni, solo 20 addetti quelli attuali. Lo stabilimento riceve il tubo da lavorare dallo stabilimento madre di Busalla (Genova), dove ha sede centrale il gruppo; l'altro stabilimento del gruppo è a

⁶ Lo stabilimento aveva al momento della fusione un organico di 132 lavoratori, di cui 16 tra impiegati e quadri e 116 operai.

Brindisi e si occupa della produzione/fornitura per il resto delle forniture per il resto degli stabilimenti Fiat.

4.15 TIBERINA Melfi s.r.l.

Lo stabilimento realizza unicamente attività di assemblaggio della parte lamierata ricevendo direttamente il materiale dalla Fiat o dallo stabilimento della Tiberina in Val di Sangro che ospita un reparto di stampaggio. Le produzioni sono unicamente quelle per la Grande Punto (longherone parte dx e sx, sottopancia “stop and go” e “normale” dx e sx, longherone laterale dx e sx). Altre produzioni in precedenza realizzate all’interno dello stabilimento sono state trasferite in altre sedi, mentre continua l’attività di certificazione e controllo di qualità per produzioni finali realizzate in altri stabilimenti del gruppo.

Anche in questo stabilimento gli ultimi investimenti risalgono al lancio della Grande Punto (prevalentemente impianti, macchinari per investimenti annunciati all’epoca di 15 milioni anche se alcuni di questi impianti sembra siano stati successivamente trasferiti in altri siti). L’ultimo investimento in ordine di tempo riguarda l’adeguamento dell’impianto per l’aria condizionata realizzato nel 2008.

Si tratta di una delle aziende che finora non hanno fatto ancora ricorso alla cassa integrazione straordinaria, ma sta invece facendo periodicamente ricorso alla cassa integrazione ordinaria. L’attuale organizzazione produttiva (le produzioni si svolgono solo su primo e secondo turno) è caratterizzata da una situazione di sottorganico che richiede periodicamente l’assunzione di 4 unità con contratti a termine.

Come in HTL Fitting le attività di sequenziamento e trasferta delle produzioni verso la SATA sono state affidate alla Movint che attualmente (mese di maggio) impiega 10 unità (4 su 1° e 2° turno, 2 unità sul terzo turno di notte). Si tratta di unità assunte direttamente da Movint, che non provengono cioè dalla Tiberina.

4.16 Tower Automotive Italy s.r.l.

La produzione dello stabilimento (puntone, urtopedone e altri particolari più piccoli della carrozzeria) è organizzata su 3 o 4 giorni la settimana, solo su primo e secondo turno. Dal punto di vista produttivo l'unica modifica rilevante intervenuta di recente è l'aumento delle capacità produttive dei robot di saldatura (per la produzione del puntone). In relazione ai nuovi modelli annunciati l'azienda sembra aver acquistato la commessa per la produzione del puntone. Da circa un anno e mezzo è, inoltre, in corso l'accreditamento per il WCM.

L'organico composto da circa 115 dipendenti ha visto negli ultimi tempi un incremento degli impiegati per effetto del passaggio di alcuni diretti di produzione a ruoli impiegatizi di responsabilità.

La cassa integrazione per crisi per questa azienda è prevista di finire nel dicembre 2013.

4.17 COMMER TGS s.p.a.

Si tratta di una delle aziende che per prima ha fatto ricorso alla cassa integrazione guadagni in deroga (la prima dell'indotto FIAT), provvedimento che scadrà a giugno di quest'anno. Si tratta anche dell'unica azienda di secondo livello di fornitura presente nell'indotto di San Nicola di Melfi.

Attualmente le produzioni dello stabilimento riguardano al 100% le imbottiture per i sedili della Grande Punto, al 70% quelle per la Nuova Panda e al 40% per il Ducato. Al momento l'azienda non avrebbe acquisito con certezza la commessa dalla LEAR relativamente alla produzione degli imbottiti per i nuovi sedili.

Gli ultimi investimenti più significativi risalgono al 2004; anche in previsione delle nuove imbottiture è probabile che non avvengano nuovi rilevanti investimenti.

All'interno dell'azienda continua a operare Mossucca, che con circa 11 unità (più altre unità assunte con contratto di lavoro somministrazione), si occupa delle attività di logistica e magazzino.

4.18 Componenti Zanini s.p.a.

L'azienda continua la produzione di copriuota in plastica per la Grande Punto, con circa 50 dipendenti. Non ha fatto ricorso finora alla cassa integrazione straordinaria. Tempo fa era stata annunciata una produzione per Ferrari.

5. Le aziende della logistica dell'indotto SATA

Da alcuni anni operano all'interno dell'indotto di Melfi alcune aziende di logistica come la **Emme Logistica s.r.l.** (c/o stabilimento ex CF Gomma, sede legale Melfi), che si occupa di sequenziamenti e trasporto del materiale (fari e altri particolari di montaggio) in SATA (42 dipendenti), **Logistica MV s.r.l.** (sede legale Melfi) che si occupa del noleggio e della manutenzione dei muletti per Fiat-SATA e indotto (19 dipendenti), **Mossucca Logistica e Trasporti**, imbustaggio e trasporto e gestione magazzino per conto della Commer TGS (12 dipendenti⁷) e altre attività di trasporto e logistica. Quest'ultima azienda possiede un proprio stabilimento/area logistica presso la zona industriale di Melfi, di recente costruzione.

Altre aziende che operano nell'indotto FIAT sono la **Argol Industrial Logistics s.r.l.u.** (21 operai e 3 impiegati, azienda di movimentazione e logistica) sede legale a Melfi, la **Ceva Logistics Italia s.r.l.**, sede legale, Assago (MI), che con 16 dipendenti opera all'interno dello stabilimento SATA⁸ (più un deposito a Potenza) e **Azzurra Logistica s.r.l.**⁹ con sede legale Montesarchio (Benevento), che si occupa del caricamento delle vetture sui treni e in parte sulle bisarche, con 55 dipendenti (di cui 5 impiegati).

In questo comparto opera anche la **Maglione s.r.l.** Logistica e Trasporti, con sede legale a Melfi, dove effettua attività di logistica, con attività anche presso l'interporto Torino-Orbassano.

⁷ I dati relativi all'occupazione sono riferiti alle comunicazioni pervenute in previsione della richiesta di ricorso alla cassa integrazione ordinaria da parte delle aziende.

⁸ Si tratta della stessa società che aveva preso in gestione, a seguito di terziarizzazione, le attività di logistica all'interno della SATA, rilevando circa 500 addetti.

⁹ L'azienda applica il CCNL metalmeccanico delle piccole e medie industrie. La società ha proprie attività anche a Pomigliano e Cassino.

Tutte queste tre aziende, che occupano all'incirca 200 dipendenti nel loro complesso, hanno fatto periodicamente ricorso alla cassa integrazione guadagni ordinaria sulla scia di quella Fiat.

Da segnalare che i lavoratori occupati in queste aziende, che utilizzano il Contratto merci e logistica, hanno una condizione salariale inferiore al resto dei lavoratori dell'Indotto per effetto della tipologia di contratto applicato.

All'interno della SATA operano, inoltre, stabilmente le società COMPASS per il servizio mensa, De Vizia per le pulizie industriali, ISCOT per le pulizie civili. Si tratta nel complesso di un totale di circa 284 lavoratori:

azienda	attività	dipendenti
ISCOT	pulizie civili	190
De Vizia	pulizie industriali	60
COMPASS	servizio mensa SATA e indotto	34

L'azienda De Vizia sta ricorrendo alla cigs e ad un contratto di solidarietà che prevede la riduzione di un'ora al giorno di lavoro per ogni dipendente quando lo stabilimento è in produzione. La ISCOT segue la SATA a rotazione per quanto riguarda il ricorso alla cigs, ma ha dichiarato un esubero di 30 unità e è proceduto nel settembre 2012 al licenziamento di n. 3 lavoratori. Con la mobilitazione e gli scioperi si è arrivati ad un accordo in Regione Basilicata che ha stabilito il rientro dei 3 lavoratori e la procedura di mobilità dei 30 esuberanti è stata tramutata in ricorso alla cigs per 12 mesi. La COMPASS segue l'andamento della Fiat per quanto riguarda la cigs, ma potrebbe avere problemi di esubero.

6. Le aziende del settore automotive localizzate nel resto della regione

Le uniche altre aziende fornitrici di primo livello della SATA localizzate in regione sono ambedue localizzate nella zona industriale di Melfi, l'IRMA s.p.a. (ex IMM Tito) e la SCM di Tito (ex IMAM), di recente acquisita insieme all'intero gruppo dalla Magneti Marelli.

Nel resto della regione sono localizzate circa 20 aziende produttrici per il settore automotive, principalmente piccole imprese locali, quasi sempre fornitrici di secondo o terzo livello, ma in molti casi con portafogli clienti diversificati e un minore rapporto di dipendenza dalle commesse di Fiat. Tra queste imprese continua inoltre a operare un piccolo gruppo di aziende specializzate nella meccanica di precisione (COM, Pintotecno, Centro Torniture, Patrone e Mongiello, STM).

6.1 PCMA s.p.a. (Tito) ex S.C.M. del gruppo IMAM ora gruppo Magneti Marelli

Lo stabilimento, nel frattempo acquisito dalla Magneti Marelli, è diventato nel tempo l'unico fornitore del modulo della pedaliera per tutti i modelli prodotti dagli stabilimenti italiani della Fiat in Italia (compreso il Ducato). Alcune produzioni, piccole, sono realizzate anche per l'estero in parte come ricambistica (Inghilterra) o per gli stabilimenti di assemblaggio di Fiat in Cina.

Non si hanno ancora notizie circa l'acquisizione di commesse in relazione ai nuovi modelli previsti a Melfi.

Pur avendo avuto l'autorizzazione a usufruire della cigo lo stabilimento vi ha fatto scarso ricorso. L'aumento dei volumi produttivi ha determinato anche la possibilità di assorbimento di una parte della manodopera degli ex stabilimenti Ergom di Pisticci (chiuso). Si è passati così da circa 40 dipendenti nella media degli ultimi anni a 63, cui vanno aggiunti 7 dipendenti a tempo determinato i cui contratti sono previsti in scadenza a giugno di quest'anno (2013).

Lo stabilimento è organizzato su 15 turni, ma sul terzo turno le produzioni sono solitamente minori, mentre sono maggiori le attività connesse alla gestione del magazzino e alla logistica in generale.

6.2 I.R.M.A. s.p.a. (ex IMM, gruppo STOLA)

Lo stabilimento ex IMM (ex Per.Sud) del gruppo STOLA è stato acquistato di recente dal gruppo IRMA s.p.a.¹⁰. Nello stabilimento sono effettuate principalmente attività di taglio, stampaggio e lastratura con particolari come le serrature prodotte per FGA Pomigliano d'Arco (Nuova Panda), Melfi (Grande Punto, traversa anteriore anticontusione), SEVEL (per IRMA Atessa per le produzioni che riguardano il Ducato). Altre piccole produzioni sono destinate all'estero come quelle per il Ducato assemblato in Russia.

Lo stabilimento lavora su tre turni dal lunedì al venerdì. Attualmente tiene aperta la cassa integrazione ordinaria, ma nel 2013 non vi ha fatto ricorso. In periodi di salita produttiva è possibile il ricorso a lavoro straordinario anche nelle giornate di sabato e domenica. Al momento della rilevazione erano impiegate, oltre le 37 unità dell'organico, circa 15 unità provenienti dallo stabilimento della Stampiquattro di Melfi, considerata che anche questa azienda è stata rilevata dalla Magneti Marelli.

Al momento non si hanno notizie circa l'acquisizione di commesse in relazione ai due nuovi modelli annunciati per Melfi.

6.3 Le altre aziende della componentistica localizzate in regione

Nella **zona industriale di Tito** continua a operare nell'ex stabilimento della Feinguss una piccola unità produttiva del gruppo tedesco **ThyssenKrupp Tailored Blanks** s.r.l. (19 dipendenti impiegati nel 2012), che qui realizza un particolare tipo di saldatura laser con produzioni destinate principalmente all'estero (esempio Renault in Turchia). Secondo nostre informazioni nel mese di aprile di quest'anno questa azienda impiegava circa una trentina di addetti. La

¹⁰ Contestualmente l'IRMA ha provveduto anche all'acquisto di altre società come Stampiquattro (indotto Melfi), Gianmarco di Lanciano (produzione veicoli per le forze armate, anche se con una riduzione dei dipendenti da 600 a 250). Oggi il gruppo IRMA in Italia conta circa mille dipendenti.

società **Patrone e Mongiello** effettua lavorazioni connesse al processo di cataforesi e lavori di meccanica di precisione per Fiat e altre aziende dell'indotto, ma negli ultimi anni ha ricevuto commesse anche per gruppi diversi da Fiat. La **STM**¹¹ (Sviluppo tecnologie meccaniche) continua la produzione di nastri trasportatori e parti meccaniche per auto per clienti esteri, in passato e forse ancora oggi per Toyota in particolare. Sempre nell'area industriale di Tito dovrebbe continuare a operare una piccola azienda di meccanica di precisione, **CT Centro Tornitura s.r.l.**, che fino a qualche anno fa aveva come principale cliente lo stabilimento Denso di Atesa (Ch).

Nella **zona industriale di Atella** opera la **CLN** (gruppo STOLA) 22 dipendenti e la **CMD s.p.a.**, azienda casertana, che di recente ha acquisito la commessa per la lavorazione della testata dei motori per Ferrari che saranno prodotti dalla VM Motori di Ferrara. A questa lavorazione che è la più recente si affiancano quelle precedenti della lavorazione del basamento per Case New Holland (destinazione stabilimenti USA), le scatole cambio per Fiat Powertrain Termoli e ancora più di recente quella del corpo termostato per Mercedes (divisione auto). L'azienda ha invece completamente abbandonato la produzione dei motori marini dal 2007. Complessivamente con gli uffici e i laboratori di progettazione di Caserta, la società impiega circa 120 dipendenti, anche se tra questi circa 50 sono impiegati ad Atella con contratti di somministrazione. Presso la sede di Caserta, tra amministrativi e ingegneri i dipendenti non dovrebbero superare le 15 unità. Lo stabilimento di Atella lavora su 15 turni settimanali, dal lunedì al venerdì.

Nella zona industriale di Melfi operano due piccole aziende la **Plasticform**, l'unica azienda locale sorta in seguito all'investimento della Fiat a Melfi (lavorazioni varie per Fiat SATA) e **Sintex Automotive s.p.a.** (13 dipendenti, di cui 3 impiegati), che realizza lo stampaggio di un piccolo supporto radiatore per la Grande Punto.

Al di fuori delle zone industriali della provincia di Potenza operano altre piccole aziende come la **Pintotecnico** (area industriale di Rapone), produzione di

¹¹ Questa azienda aveva anche un reparto di carpenteria che nel 2004 è stato chiuso a seguito di un processo di ristrutturazione.

componenti per gli stabilimenti di Bari della Graziano Trasmissioni e della Magneti Marelli, mentre dovrebbe aver chiuso la **Europlastik** di Forenza, nata nel 2006 e che era impegnata nella produzione di alcune componenti plastiche per case costruttrici estere; la **COM** di Palazzo lavora, invece, principalmente per BOSH (Bari) nella realizzazione di componenti meccanici di precisione (circa 50 dipendenti), tra le aziende promotrici del Contratto di Rete Automotive Italia promosso da Confindustria Basilicata nel dicembre 2011.

Altre aziende che risultano impegnate nel comparto secondo il registro camerale sono la ALCOA s.r.l di Filiano, la BRECAV s.r.l di Matera (ricambistica), la FGL s.r.l. a Lavello, la MARAM s.r.l. di Lauria, la POMEL Sud di Rizzo Angela (assemblaggio pomelli cambio autoveicoli), ma l'azienda ha probabilmente cessato l'attività, la Talker s.r.l. a Matera e la Tecno Cabla s.r.l. di Ruoti (cablaggio materiali elettrici). Ma sull'attività di queste ultime imprese, fatta eccezione per la BRECAV, è più che incerta l'effettiva esistenza e/o attività.

7. La prospettiva dell'industria dell'auto e della componentistica auto in Basilicata: le occasioni perse e l'assenza di politiche

Il quadro che abbiamo presentato in questo breve rapporto non illustra una situazione particolarmente diversa da quella di alcuni anni fa sul piano dell'assetto industriale del comparto: il settore della componentistica è rimasto confinato principalmente alle produzioni per Fiat e in regione non si sono insediate, a distanza di 20 anni dall'inizio della produzione della SATA, nuove aziende per effetto di questo investimento, se non in pochissimi casi (Plasticform, LBF poi chiusa), mentre più frequentemente hanno chiuso aziende storiche (Mahle, Daramic e altre) o aziende di recente insediamento estranee alle forniture Fiat (es. la Europlastik di Forenza).

Il quadro invece è cambiato se si considerano le chiusure che nel frattempo si sono intervenute nell'indotto di primo livello e con i processi di ristrutturazione in corso in SATA come nelle aziende dell'indotto di San Nicola di Melfi. Il resto del comparto è rimasto privo di nuove iniziative e quindi con un tessuto di imprese

molto circoscritto anche se ancora vitale per quanto riguarda un piccolo gruppo di imprese che continuano ad operare nelle lavorazioni meccaniche di precisione.

Ad oggi per quanto riguarda l'indotto di primo livello di Melfi, le criticità maggiori riguardano i seguenti fattori:

- a) perdita delle commesse legate alla Nuova Lancia Y, ora prodotta in Polonia;
- b) riduzione dei volumi della Grande Punto;
- c) riduzione generalizzata delle forniture per gli altri stabilimenti della Fiat in Italia;
- d) riduzione delle già poche produzioni per clienti diversi da Fiat che erano il più delle volte "giri di commesse" provenienti da altri stabilimenti del gruppo madre in Italia o all'estero.

Sul piano dell'occupazione va osservato che per effetto di acquisizioni, incorporazioni e altre attività, il gruppo Magneti Marelli ha considerevolmente aumentato il numero di dipendenti, arrivando quasi a mille con le ultime acquisizioni, mentre ricordiamo che Fiat aveva rilevato in precedenza i dipendenti della ex ITCA. Allo stesso modo è aumentato nel corso degli anni la presenza di gruppi multinazionali nel settore ed è diminuito quello delle aziende italiane, come sembra avverrà ancora per aziende come INCOMES e GIR SUD.

Sul piano delle iniziative di supporto al settore quelle finora promosse scontano notevoli ritardi o problemi di effettivo funzionamento e un certa incapacità sul piano politico ad attivare perlomeno un tavolo di coordinamento a livello meridionale tra gli assessorati alle attività produttive relativamente a quelle regioni che ospitano stabilimenti del gruppo Fiat. Nel dettaglio si tratta dei:

- 1) ritardi nella realizzazione del Campus Manufacturing, anche se il problema di fondo rimane soprattutto quelle delle funzioni attribuite a questo Centro e che continuano a essere confuse con l'attività di R&S di prodotto; al più nel Campus si lavorerà sui temi dell'organizzazione del lavoro e dell'ergonomia;
- 2) la Regione Basilicata non ha mai costituito l'Osservatorio sull'industria della componentistica (come annunciato nel 2004) che poteva costituirsi come spazio di confronto costanti sui temi delle politiche per il settore

- 3) ad oggi non è stato ancora non vi è stato un incontro tra i Presidenti delle Regioni meridionali interessate dalla presenza di stabilimenti FIAT e che pure potrebbe determinare pressioni utili in relazione agli impegni dell'azienda e alla possibilità di unificare le vertenze territoriali al fine di ipotizzare interventi a livello di settore e non unicamente a livello del singolo territorio;
- 4) l'iniziativa promossa da Confindustria Basilicata con Rete Automotive Italia, insieme a Confindustria Campania e Abruzzo, nell'ambito dei Contratti di Rete (dicembre 2011), al momento non risulta operativa; non si hanno notizie in tal senso del proseguimento di questa attività e delle iniziative intraprese dalla singole aziende.

La Regione Basilicata con una riarticolazione dei fondi ex FAS che prevede di destinare alle imprese dei settori agro industria, energia e automotive almeno 29 milioni di euro (prevedibilmente con due bandi specifici per indotto auto pari a 8 milioni pubblici che affiancheranno pari importo da parte privata). I contratti di sviluppo a livello regionale potrebbero per tanto rappresentare anche una nuova occasione in particolare per favorire interventi specifici per le imprese di primo e secondo livello ed essere l'occasione per riprendere quegli interventi necessari e più volte richiesti dalla CGIL e dalla FIOM di Basilicata. Ovviamente consapevoli che le difficoltà principali del comparto rimangono, tuttavia, strettamente legate all'incertezza del quadro industriale e societario di Fiat e alla sua progressiva strategia di dismissione della produzione automobilistica in Italia, come dimostrano anche le ultime, certo non nuove, voci sul trasferimento della società (e quindi di tutte le attività collaterali come quelle di ricerca e sviluppo) negli Stati Uniti a seguito della fusione con Chrysler. Al di là dell'investimento di Melfi su nuovi modelli, i problemi principali rimangono quelli della continua politica di delocalizzazione industriale delle produzioni negli stabilimenti esteri del gruppo a livello europeo (Polonia, Repubblica Ceca, Serbia e Turchia) e lo spostamento verso prodotti di gamma medio-alta per le produzioni degli stabilimenti italiani rimasti ancora attivi, se si fa eccezione per Pomigliano e per Melfi (fin quando rimarrà la produzione della Grande Punto). Su tutto pesa poi l'assenza di un Piano Industriale complessivo per il gruppo soprattutto per ciò che attiene alla posizione

degli stabilimenti italiani nell'ambito della nuova struttura produttiva e societaria di Fiat-Chrysler.

Anche in relazione ai nuovi finanziamenti resi disponibili dalla Regione Basilicata per il settore automotive è necessario che si determini un quadro specifico di intervento, sia per ciò che riguarda le imprese beneficiarie che per la natura degli investimenti ammessi (innovazione di prodotto piuttosto che di processo, sostegno alle attività di R&S, ecc.). Sarebbe, ad esempio, utile individuare per le aziende che sono impegnate nella attività di stampaggio, piuttosto che nella meccanica di precisione, iniziative sul lato della R&S in grado di rafforzare la presenza delle imprese che operano in questi due comparti e che potrebbero avere benefici per quanto riguarda le possibili ricadute sull'export e la qualificazione della manodopera, oltre che sulla natura del valore aggiunto dei loro prodotti.

8. Le proposte della Fiom e della Cgil Basilicata per il settore automotive

Per tutte queste ragioni e per quanto già proposto nell'iniziativa promossa a Melfi dalla Fiom e dalla Cgil Basilicata dell'ottobre dello scorso anno sul settore automotive, è convinzione che i nuovi investimenti nel Mezzogiorno e in Basilicata per il settore auto devono avere come obiettivo quello di **garantire la presenza di produzioni a maggiore valore aggiunto** che intercettino processi e domande future, a partire dalla mobilità sostenibile, al tema dell'info mobility, fino alla possibilità di **sviluppare una filiera dell'energia rinnovabile connessa anche alle nuovi propulsioni e ai nuovi materiali** (per scocche e per interni). Si tratta tra l'altro di investimenti che potrebbero avere ricadute anche per altri comparti diversi dall'automotive, tanto per quanto riguarda l'innovazione di prodotto che di processo.

Le proposte che la Fiom e la Cgil avanzano per il settore auto sono diverse:

a) Investimenti e occupazione: l'annuncio dei due nuovi modelli per la SATA di Melfi non elimina il problema della qualità dei prodotti e pone più di un'incertezza in relazione alla mancata sostituzione del modello della Grande Punto; la progettazione e la produzione di modelli innovativi dal punto di vista della motorizzazione rimane un aspetto centrale; i nuovi investimenti devono

inoltre tutelare l'occupazione esistente ed evitare un peggioramento delle condizioni di lavoro in termini di carichi di lavoro e tempi di lavoro; allo stesso modo, come sostiene ormai da tempo la Cgil e la Fiom, lo sviluppo dell'indotto di Melfi deve orientarsi sempre di più verso il campo della Ricerca e dell'Innovazione al fine di favorire, anche in Basilicata insieme con gli altri territori meridionali, lo "sviluppo di un polo industriale" che coniughi la presenza di lavorazioni tradizionali con l'attività di ricerca, ad esempio, sui nuovi materiali. Questo potrebbe aprire una forte relazione in termini di filiera meridionale dell'automotive, connettendo la produzione di Termoli a quelle di Bari, dalla Campania a Melfi, accettando **la sfida di fare dell'Italia un paese produttore e non solo cliente delle future automobili a basso impatto ambientale**. In questa direzione è auspicabile che il **Campus Manufacturing** si concentri piuttosto sull'innovazione di prodotto che su quella di processo;

b) è urgente la convocazione di un incontro tra le regioni meridionali che ospitano stabilimenti della Fiat, almeno tra gli assessori alle attività produttive in modo da definire un **tavolo stabile di coordinamento per una politica di settore a livello sovraterritoriale**;

c) **Relazioni industriali**: l'esperienza contrattuale degli ultimi anni a Melfi indica che quando si accetta la contrattazione tra tutte le parti è possibile trovare le soluzioni organizzative e produttive in grado di coniugare gli obiettivi dell'impresa con le richieste dei lavoratori a tutela dei diritti e delle loro condizioni di lavoro come del resto hanno dimostrato anche recentemente i diversi accordi sottoscritti nell'estate 2012 e nel corso di quest'anno con diverse aziende dell'indotto. Per questo motivo gli investimenti nel settore non possono escludere il ruolo delle parti sindacali e della contrattazione sindacale a partire dalla democrazia sindacale riconoscendo il ruolo dei lavoratori attraverso il voto delle RSU di tutte le sigle sindacali e il voto dei lavoratori per il mandato alla firma degli accordi.

d) **Produttività e competitività**: gli ulteriori ed eventuali incrementi di produttività non possono essere ricercati nell'intensificazione ulteriore dei ritmi di lavoro, ma solo su nuovi investimenti e sull'aumento dell'occupazione anche al fine di non compromettere ulteriormente le condizioni di salute dei lavoratori che

finora vi hanno concorso in maniera determinante. Per questo riteniamo fondamentale tenere insieme alla richiesta di interventi per la diversificazione produttiva e tecnologica dello stabilimento e dell'indotto, la necessità – in prospettiva – perlomeno del mantenimento degli organici attuali;

Relativamente al **comparto della componentistica** occorre nel breve periodo:

e) sostenere l'acquisizione di produzioni e/o lavorazioni nel secondo e terzo livello di fornitura da parte di imprese locali, lavorazioni e produzioni attualmente allocate da parte dei capi commessa fuori regione e all'estero o acquisiti da altre aziende che spesso non hanno sede né in Basilicata né nel resto del Mezzogiorno, questo al fine di avviare un processo positivo di trasferimento di know-how di prodotto e processo. **Se serve anche attivando uno specifico bando della regione Basilicata rivolto ad imprese operanti in altre regioni sulla parte alta dell'indotto Fiat o anche per altri player** per favorire una "fertilizzazione" dell'indotto lucano;

f) potenziare e qualificare le piccole imprese, spesso artigiane che sono attive nei c.d. servizi indiretti, in particolare nella manutenzione impianti, nella logistica, nell'impiantistica generale (elettrica, acqua, energia in generale) e nei servizi commerciali (in questo caso forse del tutto assenti) e che, a oggi, rappresentano le esigenze maggiormente avvertite dalle aziende dell'indotto;

g) per i volumi produttivi allocati a Melfi e in previsione dei nuovi modelli si deve sostenere anche l'ipotesi dell'insediamento di nuove aziende fornitrici di primo livello, anche in aree industriali diverse da quella di Melfi, **prevedendo una finalizzazione parziale dei bandi per la reindustrializzazione in corso**. Questo processo di estensione e localizzazione di una parte aggiuntiva della componentistica in Basilicata potrebbe essere agevolato in questo dalla riduzione dei costi di trasporto e da quelli energetici. La localizzazione più prossima di questi nuovi stabilimenti potrebbe, del resto, assicurare una più certa e tempestiva attività di consegna dei materiali nell'ottica del just in time, diversamente da ciò che potrebbe accadere nel prossimo futuro;

h) vanno sostenute le **aziende metalmeccaniche locali specializzate nella meccanica di precisione** che attualmente godono di un portafoglio clienti diversificato nel settore della componentistica, fattore che ha contribuito ad

accrescere le quote di produzione destinate all'esportazione, **anche inserendole in specifiche campagne di promozione congiuntamente con la Camera di Commercio;**

i) incentivare la **diversificazione produttiva** (quindi non solo settore auto, ma anche altri mezzi di trasporto, elettrodomestici, edilizia ed altri) per limitare il grado di esposizione nei confronti di un solo settore, che spesso si caratterizza anche per la presenza di un solo committente e perché, nella specializzazione sui nuovi materiali, vi possa essere una capacità di esportare maggiore. **Se serve anche dedicando a ciò una parte dei prossimi Contratti di Sviluppo a valenza regionale di cui alla legge regionale dell'agosto 2012;**

l) **incentivare le aggregazioni tra grandi, medie e piccole imprese del settore** e quella relativa al coinvolgimento dell'Università della Basilicata, dei centri di ricerca pubblici e privati sul piano dell'attività di ricerca e sviluppo, come in parte avrebbe dovuto già garantire il Contratto di Rete per il settore auto promosso da Confindustria Basilicata nel dicembre 2011.

Appendice

Tab. 1 - Aziende dell'indotto automotive di primo livello della FIAT SATA di Melfi per sede lagale, altri siti di stabilimento, numero di addetti, tipo di produzioni/lavorazioni e principali stabilimenti riforniti

Azienda	Addetti	Produzioni/lavorazioni	Stabilimenti forniti
<p>SISTEMI SOSPENSIONI s.p.a. Sede legale, Corbetta (MI)</p> <p>Altri stabilimenti: Sulmona (AQ); Torino e Rivalta di Torino, Torino (uffici amministrativi)</p>	<p>(332 con l'acquisizione dello stabilimento Benteler; comprende i 29 dipendenti in apprendistato assunti nel 2011).</p>	<p>Elementi strutturali (traverse anteriori, ponti posteriori, bracci e telai), semi corner (gruppi molla e ammortizzatori), gruppo ruota (montante, cuscinetto, sistema frenante) e moduli bracci oscillanti</p>	<p>Fiat SATA Melfi, Fiat Mirafiori, FGA Pomigliano, Fiat Poland</p>
<p>PLASTIC COMPONENTS and MODULES AUTOMOTIVE (P.C.M.A.) s.p.a. Sede legale Grugliasco (TO)</p> <p>Altri stabilimenti: Atessa (CH), Paliano e Piedimonte San Germano (FR), Napoli, Chivasso (TO) magazzino, Grugliasco (TO), San Benigno Canavese (TO), Volvera (TO), Tito (PZ)</p>	<p>525 (Melfi) 66 (Tito)</p>	<p>Fabbricazione di parti ed accessori in plastica per autoveicoli e per loro motori, fabbricazione di altri articoli in materia plastiche (Melfi)</p> <p>Costruzione di pedaliere, leve freno a mano e parti di ricambio di autoveicoli (Tito)</p>	<p>Fiat SATA Melfi;</p> <p>PCMA Tito: per le pedaliere (tutti gli stabilimenti Fiat)</p>
<p>THYSSENKRUPP TAILORED BLANKS s.r.l. Sede legale, San Gilio (TO)</p> <p>Altri stabilimenti: Piedimonte San Germano (magazzino, deposito) (FR); Pomigliano (magazzino, deposito) Torino (deposito), Melfi (deposito)</p>	<p>19 (2012)</p>	<p>Assemblaggio, saldatura e montaggio di lamiere laminate a freddo per lo stampaggio (laser)</p>	<p>Estero non FIAT.</p>
<p>Mubea Italia s.r.l. (sede legale Como)</p> <p>uffici amministrativi Torino</p>	<p>39</p>	<p>sistemi di molle e di parti meccaniche piatte per l'industria automobilistica.</p>	<p>Fiat SATA e altri stabilimenti Fiat; alcune produzioni minore per l'estero Fiat e non Fiat</p>
<p>G.I.R. Sud s.r.l. Sede legale, Gissi (CH)</p> <p>Altri stabilimenti: Nichelino (TO) chiuso di recente (denominato SILA TELECOMANDI s.p.a.), Orbassano (TO) deposito</p>	<p>70 (altri 8 sono in mobilità)</p>	<p>comandi flessibili, acceleratori, freni, comandi cambio e componenti plastici.</p>	<p>Fiat SATA Melfi Alfa Mito (Mirafiori)</p>
<p>F.D.M. s.r.l. Sede legale Napoli</p>	<p>18</p>	<p>Organizzazione e gestione di servizi di</p>	<p>Fiat SATA Melfi</p>

		logistica e magazzino	
<p>JOHNSON CONTROLS INTERIORS s.r.l. Sede lagale: Grugliasco (TO)</p> <p>Altre sedi: Rocca d'Evandro (CE), Cicerale (SA), Ogliasto Cilento (ufficio con deposito e magazzino)</p>	155	Pannelli porta per rivestimenti interni autoveicoli	Fiat SATA Melfi
<p>LEAR CORPORATION ITALIA s.r.l. Sede legale: Grugliasco (TO)</p> <p>Altri stabilimenti: Villanova d'Asti (AT) deposito, Cassino (FR) compreso deposito, Pozzo d'Adda (MI) compresi uffici amministrativi; Caivano (NA)</p>	478	Sedili per automobili.	Fiat SATA Melfi
<p>Componenti ZANINI s.p.a. Sede legale: Paruzzaro (NO);</p> <p>altri siti: Paruzzaro (NO) c/o MC RAW s.r.l., magazzino;</p>	49	copri ruota	Fiat SATA Melfi e altri stabilimenti Fiat
<p>M.A.C. (Metallurgica Assemblaggio Cavi) s.r.l. Sede legale: Chivasso (TO)</p> <p>Altri stabilimenti: Brescia, Atessa (CH) deposito, Cassino (FR), Chivasso (TO), Leinì (TO) deposito, Rivoli (TO) ufficio amministrativo, Rivoli (TO), officina.</p>	156	Stampaggio e assemblaggio lamiera e fabbricazione di stampi e attrezzature	Fiat SATA Melfi e altri stabilimenti Fiat compreso SEVEL
<p>PROMA S.S.A. s.r.l. Sede legale: San Nicola la Strada (CE)</p> <p>Altri siti: Pozzilli (IS), Grugliasco (TO)</p>	211	Lavorazione di lamierati e prodotti in ferro, l'assemblaggio ed il cablaggio di prodotti elettromeccanici e meccanica di precisione	Fiat SATA Melfi Scheletro sedile posteriore Alfa Mito (Mirafiori); telaio sedile anteriore (Alfa Brera)
<p>TOWER AUTOMOTIVE ITALY s.r.l. Sede legale: None (TO)</p> <p>Altri siti:</p>	115	Lavorazione e stampaggio di lamiera.	Fiat SATA Melfi

Pignataro Maggiore (CE), None (magazzino)			
I.R.M.A. s.p.a. (Industrie Riunite Manufatti Auto) (ex Stampi4) Sede legale: Atesa (CH) Altri siti: Orbassano (TO), Rivoli (TO), uffici amministrativi, Tito (PZ).	101	Costruzione di profilature in genere in acciaio, ferro, plastica, stampaggi, costruzione di attrezzature meccaniche e stampi, nonché lavorazione della lamiera in genere, elettrozincatura di larghi nastri	Fiat SATA Melfi Stabilimenti Fiat (IRMA Tito)
HT&L FITTING s.p.a. con socio unico Sede legale: Melfi Altri siti: Paglieta (CH), Grugliasco (TO) ufficio amministrativo	41	Assemblaggio ruota	Fiat SATA Melfi
TIBERINA MELFI s.r.l. Sede legale: Umbertide (PG) Altri siti: Umbertide (PG)	105	Produzione sistemi di scarico per auto e altri particolari in lamiera e acciaio	Fiat SATA Melfi
E.M.A.R.C. s.p.a. Sede legale: Vinovo (TO), Lanciano (CH), Caselette (TO), Chivasso (TO), Vinovo (TO)	15	Canalino contorno porta	Fiat SATA Melfi
TI GROURP AUTOMOTIVE SYSTEMS s.p.a. Sede legale: Busalla (GE) Altri siti: Brindisi.	22	Tubi freno	Fiat SATA Melfi
INCOMES s.r.l. Sede legale Milano	82	Alzacristalli e modulo porta	Fiat SATA Melfi Alzacristalli per Ducato e modulo porta Alfa Giulietta (Cassino)
COMMER TGS s.p.a. Sede legale: Cernusco sul Naviglio (MI)	112	Imbottitura sedili	Fiat SATA Melfi FGA Pomigliano; SEVEL

Fonte: ns. indagine diretta.

Tab. 2 – Produzione di auto e veicoli commerciali nel mondo nel 2012 (var. %2012 su 2011)

Country	Cars	Commercial vehicles	Total	% change
Argentina	497,376	267,119	764,495	-7.8%
Australia	178,480	31,250	209,730	-6.5%
Austria	124,000	19,060	143,060	-6.2%
Belgium	507,204	34,670	541,874	-8.9%
Brazil	2,623,704	718,913	3,342,617	-1.9%
Canada	1,040,298	1,423,434	2,463,732	15.4%
China	15,523,658	3,748,150	19,271,808	4.6%
Czech Rep.	1,171,774	7,164	1,178,938	-1.7%
Egypt	36,880	19,600	56,480	-30.9%
Finland	2,900		2,900	14.2%
France	1,682,814	284,951	1,967,765	-12.3%
Germany	5,388,456	260,813	5,649,269	-8.1%
Hungary	215,44	2,40	217,84	2.0%
India	3,285,496	859,698	4,145,194	5.5%
Indonesia	743,501	322,056	1,065,557	27.1%
Iran	848,000	141,110	989,110	-40.0%
Italy	396,817	274,951	671,768	-15.0%
Japan	8,554,219	1,388,492	9,942,711	18.4%
Malaysia	510,400	61,750	572,150	7.2%
Mexico	1,810,007	1,191,967	3,001,974	12.0%
Netherlands	28,000	29,462	57,462	-21.4%
Poland	540,000	107,803	647,803	-22.7%
Portugal	115,735	47,826	163,561	-14.9%
Romania	326,556	11,209	337,765	0.8%
Russia	1,968,789	262,948	2,231,737	12.1%
Serbia	10,227	796	11,023	0.0%
Slovakia	900	0	900	40.7%
Slovenia	126,836	4,113	130,949	-24.8%
South Africa	274,873	264,551	539,424	1.3%
South Korea	4,167,089	390,649	4,557,738	-2.1%
Spain	1,539,680	439,499	1,979,179	-16.6%
Sweden	162,814	N.A.	162,814	-13.8%
Taiwan	278,043	60,995	339,038	-1.2%
Thailand	957,623	1,525,420	2,483,043	70.3%
Turkey	576,660	495,679	1,072,339	-9.8%
Ukraine	69,687	6,594	76,281	-27.1%
UK	1,464,906	112,039	1,576,945	7.7%
USA	4,105,853	6,223,031	10,328,884	19.3%
Uzbekistan	144,980	19,200	164,18	-8.6%
Others	422,776	131,392	554,168	26.6%
Total	63,069,541	21,071,668	84,141,209	5.3%

Fonte: OICA.