

### Documento Proposta (Fiom Cgil Basilicata) Potenza 28 Febbraio 2007

Il settore dell'*automotive* rappresenta in Basilicata un comparto che occupa tra FIAT e le aziende di primo, secondo e terzo livello di fornitura all'incirca 12 mila addetti, una quota particolarmente consistente del settore manifatturiero, pari quasi a terzo dell'occupazione complessiva. L'uscita della crisi che ha coinvolto il Gruppo FIAT Auto, tra il 2002 e il 2005, ripropone tuttavia con forza una riflessione più approfondita sulle caratteristiche della produzione *automotive* in Basilicata e su quelle che dovranno essere le sue prospettive future.

La Fiom Cgil è da anni impegnata su questi temi e dimostrazione di ciò sono i 3 rapporti di ricerca prodotti fino a questo momento proprio sul settore auto e del suo potenziamento in Basilicata<sup>1</sup>.

Fino al 1993 le imprese regionali impegnate nel settore automotive erano collegate perlopiù alle produzioni meccaniche di precisione anche per effetto della presenza della Magneti Marelli (oggi Industrie del Basento), ma già nel corso degli anni '80 diverse aziende hanno cominciato a stringere rapporti di fornitura con aziende diverse da Fiat, spesso con interessanti proiezioni sulle commesse estere, o con fornitori di primo livello della Fiat dediti alla produzione di componenti del motore.

L'insediamento della Fiat a Melfi e con essa di un indotto di primo livello composto di circa 20 aziende non ha determinato finora, se non in 3 casi, la nascita di nuove imprese anche solo nel secondo e terzo livello di fornitura. Lo stesso coinvolgimento nelle forniture delle aziende "locali" già impegnate nell'*automotive* è stato finora scarso (anche in questo caso limitato a pochi casi).

Nonostante il volume produttivo assegnato alla SATA, circa 360 mila vetture l'anno, e l'accrescersi dei volumi di componenti prodotti a Melfi e destinati anche ad altri stabilimenti del gruppo FIAT in Italia e, in qualche caso, all'estero, le ricadute produttive e occupazionali sono rimaste sostanzialmente ferme, considerato che ancora oggi **la metà dei componenti della nuova vettura proviene da aziende localizzate fuori regioni** (spesso nel centro nord e all'estero).

Più volte come organizzazione sindacale abbiamo posto l'attenzione su questo ed altri aspetti ritenendo che esistessero le condizioni per un ampliamento e una qualificazione delle produzioni allocate in Basilicata, anche perché finora lo stesso indotto di primo livello è stato caratterizzato da una missione produttiva sostanzialmente di "assemblaggio" e con forti limitazioni in campo decisionale, trattandosi perlopiù di stabilimenti distaccati, semplici unità di produzione, prive di qualsiasi autonomia anche nell'acquisto dei componenti più semplici o delle lavorazioni a minor valore aggiunto.

Poiché il settore dell'auto, nonostante sia considerato un settore maturo, rappresenta ancora un mercato dagli alti volumi e la cui competizione è giocata sempre più sul miglioramento della qualità del prodotto, **è nostra convinzione che i nuovi investimenti in Basilicata debbano avere come obiettivo quello di garantire la presenza di produzioni a maggiore valore aggiunto**, per intenderci non limitate semplicemente a fasi di assemblaggio. Tali investimenti dovranno favorire l'impiego di manodopera con livelli professionali e formativi più elevati rispetto a quelli attualmente riscontrabili tra la maggior parte della forza lavoro oggi impiegata nello stabilimento FIAT e nelle aziende della componentistica.

In relazione a quanto affermato nel documento del Dipartimento Attività Produttive della Regione Basilicata (*Indicazioni e proposte per un percorso di sviluppo delle attività economiche, Novembre 2006*) riteniamo, pertanto, che vadano maggiormente chiariti alcuni aspetti e che allo stesso tempo sia potenziata l'attività di incentivazione e di sostegno a quelle imprese che pur operando nel settore sono risultate finora scarsamente coinvolte dalle forniture

---

<sup>1</sup> I rapporti cui si fa riferimento sono *L'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi. Un'analisi delle produzioni e dell'occupazione* (2002), *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. Secondo Rapporto sull'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise* (2003), *Fiat e industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale. Terzo rapporto sull'indotto auto della Fiat Sata di Melfi* (2006). Tutti i rapporti sono stati pubblicati dalla casa editrice META di Roma.

per la SATA e l'indotto di primo livello. Queste imprese, insieme ad altre operanti in altri comparti, potrebbero essere inserite in un progetto di filiera al fine di favorire e consolidare le relazioni tra le imprese che gravitano intorno alla produzione automobilistica.

Per tutti questi aspetti riteniamo prioritari i seguenti punti:

1. L'acquisizione da parte delle imprese locali di produzioni e/o lavorazioni nel secondo e terzo livello di fornitura è senza dubbio un fatto positivo a condizione però che tali attività non determinino un indebolimento delle aziende allocate nell'area industriale di Melfi, sia intermini di commesse, sia in termini di occupazione. Le possibili esternalizzazioni devono cioè riguardare lavorazioni e produzioni attualmente allocate da parte dei capi commessa fuori regione e all'estero presso altri loro stabilimenti o acquisiti da altre aziende che spesso non hanno sede né in Basilicata né nel resto del Mezzogiorno;
2. Vanno potenziate e qualificate 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 quest'ultimo caso forse del tutto assenti) e che, ad oggi, rappresentano le esigenze maggiormente avvertite dalle aziende dell'indotto di primo livello di San Nicola di Melfi;
3. Anche se negli ultimi anni l'indotto di San Nicola di Melfi ha conosciuto la chiusura di alcune aziende (l'occupazione espulsa è stata poi reinserita in altre aziende dell'indotto o all'interno della SATA su pressione e iniziativa del sindacato a partire dall'accordo del 10 maggio 2004), per i volumi produttivi oggi allocati presso la SATA e le aziende dell'indotto e in previsione delle ricadute del nuovo Piano Industriale di FIAT Auto che prevede un progressivo aumento della produzione, sia in Italia, sia all'estero, **si deve puntare all'insediamento di nuove aziende fornitrici di primo livello**, anche in aree industriali diverse da quella di Melfi, come del resto è già accaduto in quella di Pisticci, dove attualmente oltre ad uno stabilimento della ERGOM opera anche uno stabilimento del gruppo ADLER, **anche per ridurre la mobilità dei lavoratori sul territorio e favorire l'effettiva reindustrializzazione delle aree industriali già esistenti sul territorio regionale**. Questo processo di estensione e di localizzazione di una parte aggiuntiva della componentistica in Basilicata potrebbe essere agevolata 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*.
4. Il tessuto imprenditoriale locale, in specie quello che opera nel settore metalmeccanico, come scritto in precedenza, si caratterizza in Basilicata per la presenza di un gruppo di imprese specializzate nella meccanica di precisione (preesistente alla presenza della SATA) e che attualmente gode di un portafoglio clienti diversificato. Queste imprese vanno sostenute al pari delle altre, sia in termini di crescita dimensionale, sia in termini innovativi, anche perché rappresentano quelle che hanno da più tempo stretto rapporti di fornitura con aziende importanti nel settore della componentistica, fattore che ha contribuito ad accrescere le quote di produzione destinate all'esportazione;
5. Più in generale per le imprese che operano nel settore dell'*automotive*, come dimostra il caso dell'Emilia-Romagna, potrebbero essere inattivate alla diversificazione produttiva (quindi non solo il settore dell'auto, ma anche, altri mezzi di trasporto, elettrodomestici, edilizia ed altri), come già alcune imprese stanno facendo, per limitare il grado di esposizione nei confronti di un solo settore, che spesso si caratterizza anche per la presenza di un solo committente.

In questo quadro non meno importante è il ruolo che deve essere svolto dal Consorzio ACM, di concerto con la Regione e le associazioni imprenditoriali, nonché con la stessa SATA, circa l'attrazione di nuovi insediamenti anche per attività non direttamente manifatturiere. Il Consorzio in particolare dovrebbe anche sostenere l'aumento delle commesse e l'ingresso degli stabilimenti di Melfi in produzioni rivolte a committenti diversi da FIAT (situazione che ad oggi interessa solo 3 aziende dell'indotto).

Sempre in questo quadro la Fiom Cgil giudica positivamente la creazione del Campus Industriale Manufacturing di Melfi, ritenendo tuttavia che se le attività di ricerca previste dal progetto (sia per quanto attiene ai prodotti, ai processi di fabbricazione, alla sicurezza e all'ambiente di lavoro) vanno sicuramente nella direzione, più volte richiesta, di una qualificazione del processo produttivo, queste devono riguardare anche un più preciso impegno nella ricerca di base e in quella applicata relativa alla componentistica, dove ormai si concentra buona parte dell'attività di progettazione e innovazione delle vetture. Finora questa strada è stata percorsa all'interno dell'area industriale di Melfi solo dal Gruppo ERGOM attraverso il centro di ricerca INNOMATEC, un'esperienza utile ma rimasta isolata.

In considerazione di questi elementi e degli scenari produttivi che dovrebbero determinarsi con il nuovo piano industriale di FIAT Auto riteniamo che per lo stabilimento di Melfi e il suo indotto possano determinarsi ulteriori investimenti ed il potenziamento di alcune attività (come ad esempio quelle di stampaggio) al fine di favorire, anche in Basilicata, lo sviluppo di un polo industriale che coniughi la presenza di lavorazioni tradizionali con l'attività di ricerca sui nuovi materiali. Detto in altri termini investimenti che mirino a potenziare **le attività di ricerca, sperimentazione e progettazione sui nuovi materiali relativamente alla scocca dell'auto**, ma non solo, attraverso una più strutturale e coordinata attività di collaborazione con l'Università di Basilicata e con altri organismi di ricerca esistenti in regione o nel resto del Mezzogiorno.

Dall'insieme di questi investimenti dovrà derivare nuova occupazione tanto nelle attività di *manufacturing*, tanto in quelle di ricerca (oltre il numero previsto dal progetto Campus) per favorire non solo l'ampliamento della base occupazionale (anche con la stabilizzazione dei rapporti di lavoro attualmente a termine) ma anche la qualificazione complessiva della forza lavoro impiegata nel settore.

I nuovi investimenti che si andranno a realizzare sia con riferimento alla nascita di nuove imprese, sia con riferimento al potenziamento di quelle esistenti, dovranno, inoltre, dare particolare attenzione agli aspetti formativi e della sicurezza, aspetti sui quali le aziende spesso tendono a realizzare operazioni di risparmio con inevitabili conseguenze sulle condizioni di lavoro in fabbrica (mancanza della prevenzione dai rischi infortuni e dalle malattie), e non ultimo sulla qualità dei processi e dei prodotti.

I nuovi investimenti dovranno, inoltre, privilegiare quelle aziende che puntano all'assorbimento in forma stabile dei lavoratori, considerato che oggi le aziende, se non per intervento del sindacato, tendono, se non in piccola parte, a procedere alla stabilizzazione dei lavoratori assunti a tempo determinato, preferendo spesso un *turnover* esasperato. Le aziende devono inoltre essere rispettose dei diritti sindacali e della rappresentanza sindacale. Tali fattori sono di fondamentale importanza sia nel contrasto all'uso irregolare dei contratti di lavoro e alle cattive condizioni di lavoro, sia per la tutela della salute nei luoghi di lavoro.

Potenza, 27 febbraio 2007