

Osservatorio sull'industria metalmeccanica



Fiom Cgil Basilicata

PRODUTTIVITA' e PRODUZIONI FIAT SATA

Davide Bubbico

(Università di Salerno)

Giuseppe Cillis

Osservatorio sull'industria metalmeccanica (Fiom Cgil Basilicata)

Alcune cose da tenere in considerazione parlando di FIAT

Il primo aspetto che vorremmo trattare riguarda **la produttività** per stabilimento (ovvero il numero di auto prodotte per addetto in ogni stabilimento). Si tratta dell'operazione che molti giornali (Repubblica, il Sole 24Ore e altri) hanno fatto di recente per spiegare che cosa Marchionne volesse intendere con bassa produttività del lavoro in Italia.

In verità il confronto tra la produttività di alcuni stabilimenti italiani come quello di Melfi e stabilimenti omologhi francesi ritenuti molto produttivi (di Peugeot o Renault), come riconosce un articolo del Sole24 ore del 26 ottobre (che ti allego), evidenzia che esistono livelli di produttività simili.

Ma allora dove sta il problema più generale della produttività degli stabilimenti italiani, se questo problema esiste poi davvero? La produttività dipende da molti fattori, ma in primo luogo dal cosiddetto **grado di utilizzo degli impianti**, ovvero dalle auto prodotte rispetto a quella che è la capacità produttiva potenziale degli stabilimenti. Ma a cosa corrisponde questa capacità produttiva potenziale? Al massimo delle auto che si potrebbero produrre in un dato stabilimento secondo le caratteristiche dello stesso in relazione ad una domanda elevata da parte del mercato. Detto in altri termini il grado di utilizzo degli impianti e quindi le auto prodotte dipendono da quanto il mercato tira, ovvero dal numero di auto da produrre in base agli ordini di acquisto dei concessionari. La produttività per addetto, una volta che gli accordi sindacali hanno stabilito l'orario di lavoro e i turni di lavoro per stabilimento, ne è una conseguenza.

Accade così che nei giornali delle ultime settimane è stato riportato che nel 2009 a Melfi sono state prodotte 280 mila Punto da parte di 5.280 dipendenti (ovvero 53 auto per addetto, secondo questo calcolo a nostro avviso errato). Ma in realtà, se vogliamo conoscere la reale produttività del dipendente di Melfi, le cose stanno diversamente. In primo luogo per calcolare la produttività dobbiamo fare riferimento a quella che è la capacità produttiva teorica installata, ovvero tutte le auto che si potrebbero produrre se la richiesta di mercato fosse elevata come è stata in anni passati, secondo le caratteristiche tecniche di utilizzo degli impianti.

Così sulla base di 17 turni, producendo circa 500 vetture per turno, per 48 settimane lavorative (ovvero 6 giorni/settimana che fa un totale di 280 giorni) la produzione finale sarebbe di 408 mila vetture che divise per 5.700 che sono il numero vero di dipendenti dello stabilimento fanno circa 72 vetture per addetto. La differenza tra 53 e 72 non sta dunque nella ipotizzata minore produttività del lavoratore ma nelle settimane di cassa integrazione che l'azienda ha dovuto fare perché non riusciva a vendere un numero di auto sufficiente a saturare la produzione potenziale. Tra l'altro nel 2009 – come nel 2010 - lo stabilimento ha lavorato su 15 turni (5giorni/settimana) e non 17 (turni del sabato mattina e del pomeriggio) proprio per motivi di bassa richiesta di mercato. Sempre nel 2009 le settimane di cassa integrazione sono state 5 e si è pertanto lavorato su 43 settimane e non sulle 48 previste da contratto.

Il problema è dunque quello del grado di utilizzo della capacità degli impianti e non tanto della produttività del singolo lavoratore. Se in Italia si continuano a produrre le auto che si vendono di meno sul mercato è chiaro che gli stabilimenti italiani non saranno mai utilizzati al massimo delle loro capacità e la produzione rimarrà inferiore a quella di altri stabilimenti che producono auto che hanno un maggiore volume di vendita (questo vale per lo stabilimento polacco che produce la nuova 500 e la Panda) o che sono inseriti in mercati in forte crescita (è il caso dello stabilimento in Brasile, anche se le auto che sono prodotte in questo paese hanno un valore economico di molto inferiore a quello delle auto vendute in Europa, si pensi solo al fatto che producono ancora la Uno e altri modelli ormai ampiamente superati in Italia).

Il secondo aspetto riguarda i **finanziamenti pubblici** di cui la FIAT sostiene di non usufruire. Se invece si va a leggere il Bilancio di sostenibilità 2009 di Fiat Group si scopre che solo nel 2009 la FIAT ha beneficiato di finanziamenti per circa 900 milioni di euro di cui il 56% provenienti dall'Italia. Questi dati non comprendo quelli più recenti che il gruppo ha ricevuto nel corso del 2010 per la ristrutturazione e la produzione di auto in Serbia da parte del governo di questo paese.

Allo stesso modo sempre nel 2009 (secondo il Bilancio di sostenibilità) i finanziamenti concessi al Gruppo FIAT per attività di ricerca e sviluppo sono stati circa 270 milioni tra contributi a fondo perduto e finanziamenti agevolati di cui una parte attraverso la BEI (Banca Europea degli Investimenti).

Finanziamenti pubblici erogati al Gruppo FIAT dal 2007 al 2009 (milioni di euro)

Tipo di finanziamento	Anni		
	2009	2008	2007
Contributi a fondo perduto	66	50	58
Finanziamenti agevolati	361	706	406
Finanziamenti BEI	400	756	465

Fonte: FIAT GROUP, Bilancio di Sostenibilità 2009.

Paesi erogatori dei finanziamenti pubblici per l'anno 2009 (valori %) – 827 milioni

Paese erogatore	Valori %
Brasile	41,0
Spagna	2,0
Altri paesi	1,0
Italia	56,0
Totale	100,0

Fonte: FIAT GROUP, Bilancio di Sostenibilità 2009.

Finanziamenti pubblici alla Ricerca e allo Sviluppo al Gruppo FIAT dal 2007 al 2009 (milioni di euro)

Tipo di finanziamento	Anni		
	2009	2008	2007
Contributi a fondo perduto	29	38	30
Finanziamenti	236	19	14
<i>di cui agevolati</i>	20	19	14
<i>di cui dalla Banca Europea per gli investimenti</i>	216		

Fonte: FIAT GROUP, Bilancio di Sostenibilità 2009.

Per quanto riguarda lo **stabilimento di Melfi** non siamo ancora in possesso di tutti i **finanziamenti erogati** dal momento della sua costruzione ad oggi, anche se per diversi anni **ha usufruito dei contributi concessi dalla legge 488/92** sui processi di innovazione. Quello che è certo è che per la costruzione dello stabilimento nei primi anni '90 sono stati erogati contributi pubblici per **2.700 miliardi** di lire (l'equivalente in Euro di 1,4 miliardi).

Nel 2004 in occasione dell'ampliamento dei reparti dello Stampaggio e della Lastratura e della sostituzione di robot di Verniciatura attraverso un Contratto di Programma siglato con la Regione Basilicata e il Ministero dello Sviluppo Economico **l'azienda ha beneficiato di circa 250 milioni di euro.**

Più di recente nel 2006, attraverso il ricorso ai fondi FAS, l'azienda ha ricevuto attraverso **la Regione Basilicata ulteriori 15 milioni di euro** per la costruzione di un Campus Manufacturing a Melfi, un piccolo centro di ricerca incentrato prevalentemente sull'organizzazione del lavoro.

Un ultimo dato riguarda **le conseguenze dell'organizzazione del lavoro sulla salute dei lavoratori negli stabilimenti della FIAT** (produttività, turni, orari di lavoro, organizzazione del lavoro, metrica, ecc.). Evidenziamo solo alcuni dati che risultano dalla ricerca sulla SATA Melfi nel V° rapporto prodotto dall'Osservatorio sull'industria metalmeccanica della Fiom CGIL di Basilicata. Tra i mesi di maggio e luglio abbiamo condotto una ricerca su un campione di 50 UTE (reparti) dello stabilimento, distribuite su tutte le Unità Produttive (Stampaggio, Lastratura, Verniciatura e Montaggio). Solo con riferimento alle 23 UTE del campione che appartenevano al Montaggio (che da sole costituiscono un turno di produzione) abbiamo rilevato che su 750 addetti, i lavoratori con ridotte capacità lavorative, ovvero con limitazioni nello svolgimento delle mansioni dovute a infortuni e/o malattie professionali derivanti da tendinite, ernie, tunnel carpale (ovvero infortuni dovuti a sforzo fisico ripetuto), erano circa 300, ovvero il 40%.

Si tratta di un aspetto molto importante, dal punto di vista del sindacato, ma anche di chi si occupa di organizzazione del lavoro nell'industria dell'auto, perché significa che l'organizzazione del lavoro che finora ha caratterizzato la produzione a Melfi ha determinato conseguenze gravi per le condizioni di salute degli addetti. **La prima causa va rintracciata nell'adozione di una metrica, il TMC-2, fin dall'avvio della produzione (1993) che tagliava i tempi di lavoro del 20%** rispetto agli altri stabilimenti e che produceva una maggiore saturazione del tempo di lavoro, ovvero del tempo effettivo impiegato nello svolgimento di un lavoro, che per essere ancora più chiari significa lavorare più velocemente.

Tra l'altro la presenza così numerosa di lavoratori con ridotte capacità lavorative impedisce la rotazione sulle postazioni di lavoro e crea forti disagi per l'organizzazione del personale sulle linee perché finisce per attribuire le postazioni di lavoro più pesanti sempre sullo stesso gruppo di lavoratori.

La decisione di introdurre, da parte della FIAT, una nuova metrica conosciuta come ergo uas, determinerà un'ulteriore saturazione del lavoro con l'aumento dell'intensità di lavoro e la riduzione delle pause di lavoro. Nel denunciare la presenza di lavoratori con ridotte capacità lavorative già ora abbiamo voluto quindi mettere in evidenza come le condizioni di lavoro siano già oggi molto critiche.