



Provincia di Potenza



Università di Salerno
Dipartimento di Sociologia e
Scienza della Politica



Fiom Cgil Basilicata

SINTESI PER LA STAMPA

FIAT E INDUSTRIA METALMECCANICA IN BASILICATA: OCCUPAZIONE, IMPRESE E SVILUPPO TERRITORIALE

Terzo Rapporto sull'indotto auto della Fiat Sata di Melfi

di Davide Bubbico e Francesco Pirone

(Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica – Università di Salerno)

Potenza, 16 novembre 2006

La Fiat Sata: produzione, organizzazione e livelli dell'occupazione

L'importanza dello stabilimento di Melfi e la sua centralità all'interno della struttura industriale del gruppo Fiat è un dato confermato dall'assegnazione alla Sata della produzione esclusiva della Grande Punto, che segnato la ripresa commerciale di Fiat Auto. Il fatto, inoltre, che da giugno 2006 la produzione della nuova vettura avvenga anche nello stabilimento di Mirafiori non sembra, fino ad ora, aver determinato una riduzione della quota di volumi assegnati alla Sata.

Con la messa in produzione della Grande Punto è continuata l'esperienza del "pilotino", già introdotto con il lancio della nuova Lancia Ypsilon. Sul piano strettamente ingegneristico, tuttavia, la nuova vettura è stata progettata integralmente a Torino, confermando il ruolo sostanzialmente "manifatturiero" assegnato alla Sata. A questo proposito, va valutata positivamente l'intesa con la Regione Basilicata circa la creazione del Campus della ricerca, considerato che l'unico punto di progettazione e ricerca attivo in questi anni è stato quello dell'Innomatec della società ERGOM.

Contrariamente alle tendenze generali, la Fiat ha riassorbito nel corso degli ultimi anni i lavoratori di due precedenti terziarizzazioni, la manutenzione che era stata affidata a Comau, con il rientro di 260 manutentori nel gennaio 2004 (circa 3 mila addetti considerando tutti i siti italiani) e le operazioni di montaggio delle sospensioni e di altri particolari che erano state affidate alla Magneti Marelli nel 2001, e riassorbite nel maggio del 2006 (l'operazione ha riguardato circa 160 dipendenti). Nessun riassorbimento ha interessato le attività terziarizzate a società esterne al Gruppo. Attualmente le società esterne che operano all'interno della Sata per effetto di terziarizzazioni sono quattro: TNT-Arvil, PPG, Gesco e Fenice Dipartimento Clienti, quest'ultima appartenente al Gruppo Fiat. Nelle aziende dell'indotto di primo livello gli unici casi di terziarizzazione sono rimasti legati alla ITCA che ha trasferito alla SERVIM, del gruppo Maglione, le attività di logistica interna, e all'EMARC che ha affidato più di recente le lavorazioni termoespansibili ad un'azienda esterna con la cessione di 7 addetti.

Un altro rilevante cambiamento sul piano organizzativo è avvenuto con la modificazione della turnazione che, dopo varie modifiche, con l'accordo del 28 aprile 2006, è stata strutturata in via definitiva in 17 turni. Si tratta, insieme con la progressiva equiparazione delle indennità di orario e di turno agli altri dipendenti del Gruppo, del risultato più rilevante che ha contribuito al miglioramento delle condizioni di lavoro, soprattutto con l'eliminazione della "doppia battuta" del turno di notte, visti anche i lunghi tempi di percorrenza che sono di circa un'ora per i due terzi dei dipendenti.

Il numero di addetto dello stabilimento non ha mai raggiunto l'occupazione a pieno regime che era stata calcolata in 7 mila addetti (1600/vetture giorno), neppure nel periodo della rottamazione quando ha raggiunto al massimo le 6.400 unità. Dopo una progressiva riduzione degli addetti nel corso degli ultimi anni, indipendentemente dalle terziarizzazioni, il numero di dipendenti della Fiat ha ripreso a crescere dal 2005 per effetto di nuove assunzioni a tempo indeterminato (che comprendono anche una quota di lavoratori delle aziende dell'indotto che hanno nel frattempo chiuso), ma in modo più rilevante per il ricorso a lavoratori somministrati (o interinali). Nel giugno 2006 i dipendenti della Sata erano circa 5.250, cui vanno aggiunti altri 650 addetti assunti con contratto di somministrazione. A questi devono poi sommarsi circa 600 dipendenti delle società Arvil-TNT, Gesco, PPG e Fenice Dipartimento Cliente. Nel complesso si tratta di circa 6.500 dipendenti, all'incirca lo stesso numero di occupati che lo stabilimento ha conosciuto nei punti di massima salita produttiva alla fine degli anni 90. Il dato più interessante è, tuttavia, da ricondurre al numero di lavoratori assunti come interinali. Se, infatti, consideriamo i numeri dell'organico, escludendo gli interinali impiegati a cominciare da settembre 2005, l'occupazione non raggiunge le 6 mila unità, risultando così addirittura diminuita rispetto alla fine degli anni 90.

L'indotto di primo livello

Nonostante il lancio della nuova vettura e gli investimenti che ne sono derivati in Sata e nelle aziende del comprensorio, le caratteristiche dell'indotto sono rimaste immutate: principalmente stabilimenti dedicati alle fasi di assemblaggio finali, l'ultima parte della cosiddetta "catena del valore", in cui i margini in termini di innovazione di prodotto sono molto contenuti e in cui le uniche innovazioni possibili sono quelle di processo. Il quadro delle attività produttive e dei livelli occupazionali dell'indotto di primo livello di Melfi, comunque rispetto all'ultimo dato rilevato nel secondo rapporto ad ottobre 2002 risulta modificato in molte parti, sia per effetto degli investimenti diretti alla produzione della nuova vettura, sia per effetto delle chiusure di alcuni stabilimenti. Non va dimenticato, inoltre, che il trasferimento della produzione della nuova Lancia Ypsilon ha determinato per alcune aziende una riduzione dei volumi produttivi, mentre invece altre hanno conservato parte della componentistica della vecchia Punto ancora in produzione a Mirafiori. Il dato più rilevante è, tuttavia, quello relativo alla competizione interna che si è prodotta tra le imprese dell'indotto: con la produzione del nuovo modello, alcune aziende hanno modificato e ampliato le loro attività (vedi Tower e Proma) acquisendo commesse a discapito di altre aziende dell'indotto (vedi ITCA e OSL).

Per quanto riguarda i livelli dell'occupazione molte imprese hanno incrementato gli organici, prevalentemente con il ricorso al lavoro somministrato, ma ci sono anche imprese come la ITCA che hanno evidenziato un esubero di personale pari a 50 addetti che, a seguito di un accordo sindacale, hanno trovato impiego nello stabilimento Sata (fino al 31 dicembre 2006, data entro la quale dovrebbe verificarsi il passaggio definitivo alle dipendenze della Fiat Sata). Il ricorso alla cassa integrazione, dopo aver conosciuto un'impennata delle ore concesse nel triennio 2003-2005 rispetto al biennio 2000-2001, è terminato. L'arresto della cassa integrazione è stato però bilanciato negativamente dalla chiusura di alcuni stabilimenti con il collocamento in cassa integrazione straordinaria della manodopera. Per effetto dell'accordo del 31 maggio 2004, che introduceva la mobilità orizzontale all'interno del comprensorio Fiat, questi lavoratori, circa 100 al 30 giugno 2006 tra dipendenti della Rejna, della CF Gomma e dell'ex Pianfei, dovrebbero essere ricollocati entro la fine del 2006 tra la Sata e le altre aziende dell'indotto. Le chiusure di questi ultimi stabilimenti sono dovute a motivi diversi: nel caso della ex Pianfei la perdita della commessa è avvenuta contestualmente all'acquisizione della società da parte della Johnson Controls; nel caso della Valeo per effetto dell'acquisizione della commessa da parte della Delphi che ha mantenuto la produzione, realizzata già in passato in buona parte in Tunisia; infine nel caso della CF Gomma e della Rejna per processi di razionalizzazione delle produzioni, motivate anche da difficoltà finanziarie, che hanno indotto alla concentrazione delle produzioni negli stabilimenti settentrionali.

Alla fine di giugno gli occupati presenti nelle 20 aziende dell'indotto di Melfi ammontavano a circa 3.100, cui vanno aggiunti altri 400 lavoratori interinali e circa 150 dipendenti assunti con contratti a tempo determinato. Si tratta di un dato sicuramente positivo considerato che nel frattempo quattro aziende hanno chiuso (escludendo il caso della ex Pianfei), ma che risente in modo rilevante del numero dei lavoratori assunti con contratti a tempo determinato.

Se il numero degli occupati non sembra evidenziare un ridimensionamento dell'indotto, la chiusura definitiva di alcuni stabilimenti non è un indicatore favorevole allo sviluppo e al consolidamento delle forniture e delle subforniture in Basilicata. Un dato che deve destare particolare preoccupazione in considerazione del tendenziale processo di produzione all'estero di una quota crescente della componentistica. Se a questo dato si somma la mancata assegnazione di commesse alle aziende dell'indotto di produzioni per marchi diversi da Fiat, da parte delle rispettive case madri, una situazione dalla quale vanno escluse poche aziende (OSL, Mubea e forse in futuro Mecoflex), il rapporto di monocommittenza con Fiat potrebbe rilevare in futuro problemi ancora maggiori. Si tratta di un interrogativo

che naturalmente non può essere risolto sulla base di decisioni delle singole imprese, ma che probabilmente può trovare risposte solo nell'ambito di un processo di rafforzamento e qualificazione del settore dell'*automotive* in Basilicata.

Gli anni recenti hanno confermato la dipendenza delle produzioni dell'indotto da quelle della Sata. È un dato che potrebbe apparire scontato, ma che non lo è in modo assoluto, se si considera che al Consorzio ACM era stato affidato anche il ruolo di promozione delle aziende verso altri mercati ed altri clienti. È rimasto invariato, per questi anni, sia il numero, sia il tipo di produzione relativamente alle aziende che lavorano per gruppi diversi da Fiat. Le variazioni meno significative hanno riguardato le aziende più piccole che lavorano alla produzione o, come nella maggior parte dei casi, all'assemblaggio di specifici componenti.

In definitiva l'indotto di Melfi ha confermato lo stretto legame con le produzioni connesse alla Grande Punto, anche se fuori dalla regione resta ancora concentrata una parte consistente dell'indotto di primo e secondo livello, visto che all'esterno del comprensorio di Melfi, le aziende di primo livello presenti in Basilicata sono soltanto quattro (Imam e Per.Sud in provincia di Potenza e Adler e Automotive Systems in provincia di Matera). Le produzioni per marchi esteri sono rimaste confinate a poche aziende, con uno scarso peso in termini di fatturato (Mubea, OSL, e in piccolissima parte ERGOM). Anche le aziende che forniscono stabilimenti esteri del gruppo Fiat sono poche. È il caso della Sistemi Sospensioni per gli ammortizzatori anteriori della nuova Panda prodotta in Polonia e della Zanini che fornisce le coppe ruota agli stabilimenti Fiat di Polonia, Turchia e Francia.

La subfornitura regionale

L'insediamento della Fiat a Melfi ha riaperto nella seconda metà degli anni 90 il dibattito teorico sul ruolo della grande impresa come agente di sviluppo locale. In particolare, questo dibattito si è concentrato sulla possibilità di sostenere la nascita di iniziative imprenditoriali endogene nel settore della subfornitura della componentistica auto favorite dalla presenza della Sata e delle imprese del primo livello di fornitura insediatesi contestualmente ad essa. Il monitoraggio sulle dimensioni e sulle caratteristiche dell'indotto locale realizzato in occasione del primo Rapporto, rilevava uno scarso coinvolgimento delle aziende locali nelle forniture di primo e di secondo livello. Le imprese coinvolte già allora sono risultate poche e il più delle volte impegnate in lavorazioni a basso valore aggiunto, inoltre a distanza di dieci anni dall'insediamento della Sata a Melfi si possono contare solo tre iniziative imprenditoriali collegate in qualche modo alla presenza della Fiat in Basilicata: LBF (stampaggio e assemblaggio lamiera), ThyssenKrupp Taylored con sede a Tito Scalo (saldature laser di particolari stampati, lavorazioni che però solo

in piccola parte sono destinate alla Sata e maggiormente a gruppi esteri come la Renault) e la Plasticform di Melfi, azienda che attualmente produce per il settore dei materiali plastici per l'edilizia, per l'arredo e di recente per il settore auto. A queste tre imprese va aggiunta l'apertura più recente della Europlastik di Forenza, sorta grazie alla legge 44, operativa nel settore della plastica con la progettazione e la costruzione di stampi termoplastici (13 dipendenti). Tuttavia già durante la fase di avvio dell'insediamento Fiat molti erano apparsi scettici sulla portata dell'impatto di un insediamento di questo tipo sul sistema produttivo locale, alcuni con posizioni anche molto critiche e con forti dubbi sulla capacità di un complesso industriale come quello della Sata di sviluppare un rapporto con l'imprenditoria locale e di radicarsi nel contesto lucano. Era, tuttavia, condivisa l'idea che la concentrazione spaziale dell'indotto di primo livello a San Nicola di Melfi e il modello delle forniture *just-in-time* avrebbe generato nel breve periodo opportunità di nuove iniziative imprenditoriali nell'ambito del secondo e terzo livello di fornitura, in quelle attività che per la loro relativa semplicità tecnologica e organizzativa potevano essere appannaggio dell'imprenditoria locale. Di fatto anche il processo di induzione di attività di questo tipo è stato molto limitato, se non completamente assente. In contrasto con quanto previsto inizialmente è, quindi, emersa una situazione di "doppia segmentazione delle imprese di fornitura" a livello regionale, tra quelle cioè del "recinto" del *just-in-time* di Melfi e quelle esterne; e quindi tra le poche esterne che si collocano comunque nei livelli superiori della filiera, cioè imprese che già lavoravano su commessa degli stabilimenti Fiat e in qualche caso frutto di nuovi trasferimenti di fornitori dal Nord, e le altre mediamente più piccole, espressione dell'imprenditoria locale, che lavorano in appalto di altri fornitori e che sono ai livelli più bassi della filiera e restano particolarmente dipendenti dalla fluttuazione delle commesse. Attualmente, tra le aziende ubicate fuori dall'area industriale di Melfi, le uniche fornitrici di primo livello localizzate in provincia di Potenza sono la Per.Sud, le Industrie del Basento e l'IMAM; in provincia di Matera, dove in generale la consistenza del comparto *automotive* è limitato a pochissime imprese, registriamo la Orsa Sud del Gruppo Adler e la Automotive Systems del Gruppo ERGOM, entrambe localizzate nell'area industriale di Pisticci.

Tra le cause, già discusse nei primi anni 90, circa il mancato sviluppo di un significativo sub-indotto regionale vanno prioritariamente considerate, da una parte, la strutturale debolezza dell'imprenditoria locale, e dall'altra l'assenza totale di una strategia attiva della Fiat (come anche dei suoi fornitori primari) indirizzata a forzare le economie di apprendimento da parte dell'impresa locale e indurre fattivamente nuove iniziative locali nell'ambito delle subforniture. Se una parte consistente delle imprese locali non sono ancora oggi strutturate adeguatamente

per poter entrare nel settore della componentistica auto o, per quelle che già vi sono, di aumentare la qualità delle forniture e rispondere ad una domanda caratterizzata da elevati volumi, alti standard qualitativi, alto contenuto tecnologico, alta competitività di prezzo e rigidi tempi di consegna, esistono realtà aziendali che al contrario hanno raggiunto appropriati livelli di specializzazione per il settore auto. Di fatto, però, la politica degli acquisti del gruppo Fiat ha privilegiato i tradizionali fornitori, impedendo di fatto l'ingresso dell'imprenditoria locale nella catena di subfornitura. Per la stessa ragione anche il trasferimento territoriale dei fornitori dal Nord ha rappresentato un'opportunità molto limitata per l'imprenditoria locale.

Tenuto conto dei limiti strutturali allo sviluppo della subfornitura regionale di secondo e terzo livello, i dati raccolti in questo rapporto sono indicativi di una situazione in cui la dimensione complessiva del settore è rimasta stabile, mentre si sono modificate al suo interno il peso relativo delle singole realtà imprenditoriali. Da un punto di vista numerico, guardando alle realtà produttive più significative, si rilevano poche nuove imprese, mentre al contrario per alcune aziende si registrano situazioni di crisi. Rispetto alle dimensioni medie delle imprese, invece, si osservano in alcuni casi processi di crescita, come ad esempio il gruppo Patrone & Mongiello (che hanno ampliato e specializzato verso il settore auto le proprie attività), STM, COM e LBF, mentre per altre imprese si rileva un ridimensionamento evidente dal punto di vista dell'occupazione nei casi di Industrie del Basento, Euromec e gruppo Perazzi (che comprende le imprese Per.Sud e Feynguss Italiana). Le informazioni raccolte a livello aziendali sui 9 casi considerati indicano la persistenza di ostacoli per i processi di formazione e di crescita dell'impresa locale. Sulla base delle informazioni raccolte si evidenzia che le imprese operano prevalentemente nel settore della fornitura di componenti per auto, una parte di queste specificatamente nell'ambito della cosiddetta meccanica di precisione (Pintotecnico, COM, STM, CT), hanno un portafoglio clienti piuttosto diversificato solo in parte riconducibile a fornitori di primo livello del gruppo FIAT.

Le imprese locali presenti nelle forniture di secondo e terzo livello continuano a rimanere poche e quando riescono ad entrarvi rischiano spesso rapporti di monocommittenza che impediscono concreti processi di crescita. Anche nel settore della logistica e della manutenzione e in generale dei servizi indiretti complementari all'area della SATA scarsa è la presenza di imprese locali. Proprio in questi settori è forse oggi più visibile un deficit di offerta imprenditoriale che potrebbe trovare maggiore attenzione, rimane tuttavia il fatto che ancora buona parte della componentistica, per limitarci a questa, della Grande Punto proviene da fuori regione, spesso da stabilimenti settentrionali e in parte dall'estero, anche relativamente a componenti che potrebbero essere prodotti in regione.

Occupazione alla Fiat Sata di Melfi per Unità Operativa e nelle aziende terziarizzate. Anni 1998, 2001, 2004 e 2006

Unità Operative Sata	Giugno 1998	Ottobre 2001	Ottobre 2004	Giugno 2006 (*)	Variaz. % 2004/1998	Variaz. % 2006/1998
Stampaggio/Lastratura	1.187	1.029	1.028	1.200	-13,4	1,1
Verniciatura	1.072	1.003	923	900	-13,9	-16,0
Montaggio	3.493	3.384	2.567	3.400	-26,5	-2,7
Impiegati	521	387	432	500	-17,1	-4,0
Totale Fiat Sata	6.273	5.803	4.950	6.000	-21,1	-4,4
<i>Aziende Terziarizzate</i>						
Comau		276	276	(**)		
Fenice Dipartimento C.		60	60	60		
Sistemi Sospensioni		165	165	(***)		
TNT-Arvil			484	480		
Gesco Sud			25	24		
PPG			18	30		
Totale Terziarizzate		501	1028	594		
Totale	6.273	6.304	5.978	6.594	-4,7	5,1

Fonte: nostra indagine diretta su verbali delle elezioni Rsu per gli anni 1998, 2001 e 2004. Nostre elaborazioni per l'anno 2006, anno per il quale sono compresi circa 700 interinali.

(*) Dato stimato riferito al 30 giugno 2006.

(**) Riassorbiti il primo gennaio 2004.

(***) Riassorbiti il primo maggio 2006.

Principali imprese metalmeccaniche del sub-indotto *automotive* in Basilicata per area industriale, anno di costruzione dello stabilimento, tipo di attività, occupazione

Ragione sociale e forma giuridica	Zona Industriale	Anno inizio attività	Attività produttiva principale	Addetti
Patrone e Mongiello S.r.l., Tecnologie Galvaniche S.r.l., Gest.In. S.r.l. (Gruppo Patrone e Mongiello)	Tito	1985	Stampaggio lamierati, trattamenti superficiali e lavorazioni meccaniche	80
Pintotecnico S.r.l.	Rapone	1987	Lavorazioni meccaniche, supporti motori, pompe e coppa olio	59
Industrie del Basento S.r.l. (Gruppo Paganelli)	Potenza	1992	Lastrosaldatura, stampaggio e assemblaggio lamiera	52
C.O.M. S.c.p.a.	Palazzo San Gervasio	1980	Componenti sistema frenante, sistema trasmissione, corpoponte	53
Imam S.p.a. (ex Oreb)	Tito	1968	Pedaliera per auto	43
Per.Sud S.r.l. e Feinguss Italiana S.r.l. (Gruppo Perazzi)	Tito	1987	Stampaggio, taglio, assemblaggio e trattamenti superficiali di lamierati	44
L.B.F. S.r.l.	Baragiano	2001	Stampaggio e assemblaggio particolari in lamiera	35
STM S.r.l. (ex Officine Zirpoli)	Tito	1987	Pulegge e carpenteria pesante	37
Euromec S.p.a.	Atella	1987	Taglio della lamiera in foglie e nastri	23
Centrotornitura S.r.l. (ex Megale e Frunciari)	Tito	1989	Lavorazione componenti meccanici per motorini di avviamento	13

Fonte: indagine diretta.

Fiat e industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale

L'andamento dell'occupazione nelle aziende di primo livello 2001-2006; lavoratori a tempo determinato – media (1° semestre 2006)

Aziende	Ottobre 2001	Ottobre 2002	Ottobre 2004	Giugno 2005	Giugno 2006	Var. % 2006/2001	Addetti a CTD*	Addetti interinali	Totale addetti
Lear Corporation	406	401	395	394	440	8,4	50	63	553
Proma SSA	239	211	225	223	225	-5,9		60	285
Johnson Controls	185	158	151	160	153	-17,3			153
Ex Pianfei (ora Lear)	145	123	110	80	chiusa	-			
Me.co.flex	86	86	85	83	82	-4,7			82
La.Sme 2	177	229	250	245	196	10,7		40	236
C.F. Gomma Sud	58	53	58	56	chiusa	-			
S.M.P. (ora	48	50	41	39	40	-16,7			40
IMAM (ora Tiberina Melfi)	152	163	112	102	104	-31,6		67	171
Valeo	220	226	184	183	chiusa	-			
I.T.C.A.	229	204	195	190	130	-43,2			130
Autocomponents Suspension	126	145	128	131	145	15,1	25	130	300
O.S.L. (Magnetto Automotive)	151	153	160	156	155	2,6		10	165
Automotive Systems	410	488	540	530	670	63,4	(270)		670
Rejna	67	62	59	60	chiusa	-			
Tower Automotive	60	58	60	60	60	-	20	90	170
Commer TGS	111	102	107	107	118	6,3	10	69	197
Stampiquattro	138	138	130	130	130	-5,8			130
Bundy	27	26	23	23	24	-11,1			24
Componenti Zanini	34	34	30	30	32	-5,9			32
Benteler	171	159	142	139	140	-18,1			140
Emarc	20	20	21	21	18	-10,0	7	14	39
F.D.M.	19	20	18	18	19	-			19
Mubea Italia	31	38	31	30	32	3,2		10	42
Fenice Termodistruttore	61	61	55	60	61	-			61
Totali	3.371	3.408	3.310	3.250	2.974	-11,8	112	553	3.639

Fonte: indagine diretta, anni vari. (*) CTD = contratti a tempo determinato.