



FIOM-CGIL
Avellino

A motori spenti

Rapporto sulla F.M.A. e l'industria
dell'auto in provincia di Avellino

Giuseppe Morsa e Francesco Pirone

Prefazione di
Sergio Scarpa
Segretario generale FIOM-CGIL Avellino



2010

Il rapporto è stato promosso dalla FIOM-CGIL provinciale di Avellino. La ricerca è stata condotta da Francesco Pirone (Sociologo, Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica dell'Università di Salerno) che ha curato la redazione materiale del rapporto, e da Giuseppe Morsa (RSU FIOM dello stabilimento F.M.A. di Pratola Serra) che ha rilevato molte delle informazioni sul campo su cui si base il rapporto, con il supporto dei delegati sindacali e delle strutture territoriali della FIOM-CGIL. A loro, per la collaborazione attiva e responsabile, va il ringraziamento degli autori. Un riconoscimento particolare va a Davide Bubbico che ha curato il primo rapporto sulla FMA del 2003 e che, dopo aver letto la prima bozza del rapporto, ha fornito utili consigli per la stesura finale del lavoro. Si ringrazia, infine, Francesco Zirpoli per l'attenta lettura del testo e gli utili consigli di revisione del testo e approfondimento dell'analisi.

L'immagine di copertina, tratta dal media center del sito web www.fptpowertrain.com, raffigura un dettaglio del motore FPT JTD, 1.9 l, diesel, 16 valvole, 150 CV.



Il rapporto è diffuso sotto licenza Creative Commons "Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 2.5 Italia" che, tra l'altro, permette di riprodurre, distribuire, comunicare al pubblico, esporre in pubblico, rappresentare, eseguire, recitare, di modificare alle seguenti condizioni: (1) Attribuzione: devi attribuire la paternità dell'opera nei modi indicati dall'autore o da chi ti ha dato l'opera in licenza e in modo tale da non suggerire che essi avallino te o il modo in cui tu usi l'opera; (2) Non commerciale: Non puoi usare quest'opera per fini commerciali; (3) Condividi allo stesso modo: Se alteri o trasformi quest'opera, o se la usi per crearne un'altra, puoi distribuire l'opera risultante solo con una licenza identica o equivalente a questa. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda alla pagina web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/it/legalcode>

Il rapporto è stato chiuso il 23 settembre 2010.

Indice

Prefazione » 5

Introduzione » 7

Parte I.

Lo stabilimento F.M.A. tra crisi e prospettive di rilancio

1. Il gruppo FIAT Powertrain Technologies » 11

2. Lo stabilimento di Pratola Serra » 14

3. Le produzioni e i clienti » 15

4. Le prospettive di mercato » 19

5. Gli addetti della F.M.A. » 25

6. Le aziende terze nel sito della F.M.A. » 27

7. La crisi e la Cassa integrazione guadagni » 29

Parte II.

L'indotto F.M.A. e l'industria dell'auto in provincia di Avellino

1. La localizzazione dei fornitori della F.M.A. » 32

2. La crisi delle imprese dell'indotto locale della F.M.A. » 35

3. Le altre componenti dell'industria dell'auto provinciale » 39

4. L'iniziativa consortile Irpinia Automotive » 41

5. La crisi del settore metalmeccanico provinciale » 44

Appendici

A. L'investimento pubblico per Contratti di Programma relativi alla FMA » 48

B. Principali documenti di contrattazione sindacale alla FMA » 50

Prefazione

Alla luce della persistente crisi che ha investito la principale azienda operante nella nostra provincia, abbiamo ritenuto utile approfondire e aggiornare l'indagine sulla FMA e sull'indotto FIAT in provincia di Avellino svolta in occasione del secondo rapporto promosso dalla FIOM-CGIL nel 2003 sull'indotto FIAT in Campania, Basilicata e Molise.

A questo proposito mi corre l'obbligo di ringraziare Francesco Pirone unitamente ai compagni della RSU della FMA per lo straordinario lavoro di ricerca e raccolta dati compiuto.

Dopo l'insediamento della FIAT IVECO (oggi IRISBUS) in Valle Ufita, con la legislazione post-terremoto e la nascita della FMA a seguito dell'Accordo di programma del 1991, si è determinato nella provincia di Avellino il più sostanzioso processo di modifica della struttura economica attraverso l'introduzione di una significativa componente industriale.

Nonostante tutto, né lo stabilimento IRISBUS e ancor meno la FMA hanno determinato quel processo di fertilizzazione del territorio attraverso la nascita e il rafforzamento delle imprese locali e lo sviluppo di un significativo indotto nell'ambito della sub-fornitura.

L'indagine effettuata in occasione del secondo rapporto realizzato nel 2003 nell'ambito dell'indotto FIAT in Campania, Basilicata e Molise evidenziò in maniera analitica che oltre l'85% delle forniture proveniva dalle 110 aziende ubicate nel Centro-Nord, mentre solo il 10,4% proveniva dalle 14 aziende della Campania. Questo dato si è ulteriormente ridotto negli ultimi anni, infatti, com'è evidenziato in questo rapporto la percentuale della fornitura allo stabilimento FMA proveniente da aziende campane si è ridotta al 7,6%.

Le cause e le responsabilità del mancato sviluppo di un significativo indotto sul territorio sono ben rappresentate nella seconda parte del rapporto, ma la cosa che più preoccupa attualmente è la completa incertezza sulle prospettive future della FMA e il rischio concreto di un ridimensionamento produttivo ed occupazionale di uno stabilimento pur tanto decantato da parte dell'azienda come il fiore all'occhiello all'interno del gruppo FIAT.

Gli investimenti FIAT in Irpinia e Basilicata furono improntati su un nuovo modello insediativo (il cosiddetto "prato verde" utilizzando manodopera scolarizzata e senza nessuna precedente esperienza lavorativa) e un nuovo modello di relazioni sindacali cosiddetto "partecipativo", ma che nei fatti ha riproposto una gestione gerarchica, autoritaria e unilaterale sulla

organizzazione del lavoro, sugli orari e sulla prestazione lavorativa. Nello stabilimento di Pratola Serra, inoltre, sono state attuate le più svariate forme di flessibilità sul lavoro, sugli orari e sul salario. Nello stesso tempo il cosiddetto sistema “partecipativo” ha assicurato un bassissimo livello di conflittualità.

Nonostante tutto la FMA è stata la prima azienda del gruppo FIAT ad andare in crisi con conseguenze negative maggiori rispetto agli altri stabilimenti del gruppo. Quindi dall’esperienza fin qui rappresentata è confermato che la riduzione dei diritti e la maggiore flessibilità non sono per nulla sinonimo di competitività, se manca una vera politica che punti su ricerca e innovazione tecnologica, qualità e nuovi propulsori eco-compatibili.

Già due anni fa, come FIOM, lanciammo l’allarme di un imminente crollo della produzione; fummo tacciati di fare allarmismo per fini ideologici: nel 2008 si consuntivarono 172 mila motori in meno rispetto all’anno precedente, nel 2009 ulteriori 167 mila motori in meno.

Il piano industriale prospettato da Marchionne il 21 Aprile scorso ha confermato l’attuale missione produttiva della FMA sui propulsori del segmento C/D, ma non prevede a breve l’introduzione di nuove tecnologie (per esempio il *Twin-Air*), ma più semplicemente è previsto l’adattamento dei motori diesel alla tecnologia *Multi-Air*, già introdotto negli altri stabilimenti del gruppo sui modelli a benzina.

Ad oggi ancora non è dato sapere quali motori, quanti motori saranno prodotti nei prossimi anni a Pratola Serra, ma soprattutto come saranno rimpiazzate le produzioni di motori precedentemente prodotti per General Motors che rappresentavano un terzo della produzione annuale della FMA.

Purtroppo le previsioni sono tutt’altro che rassicuranti anche perché la FIAT con una decisione incomprensibile, soprattutto dal punto di vista industriale, ha deciso che la FMA non produrrà più, come ha fatto finora, i motori per lo stabilimento di Pomigliano d’Arco.

Su questi punti continua a registrarsi il completo disinteresse delle forze politiche ed istituzionali che continuano a non avere l’esatta percezione dei rischi che corre una parte significativa dell’apparato industriale provinciale, che già ha visto la cessione di attività di aziende storiche operanti nel settore dell’*automotive* con la perdita di alcune centinaia di posti di lavoro.

Tutto questo sta avvenendo in una fase caratterizzata da una forte conflittualità, dovuta alla scelta della FIAT – dopo l’accordo separato su Pomigliano – che ha imposto a Federmeccanica la disdetta del contratto nazionale del 2008, pensando di legittimare le deroghe contrattuali che mettono in discussione diritti fondamentali sanciti dalle leggi, dal contratto e perfino dalla Costituzione, riportando agli anni Sessanta le condizioni lavorative e le relazioni sindacali.

La FIOM continuerà a contrastare sia sul piano sindacale che legale questo disegno scellerato dell’azienda e del governo, che con la complicità delle altre organizzazioni sindacali pensano di liquidare un modello sindacale che difende la Democrazia, i Diritti, la Contrattazione e le condizioni di lavoro.

Sergio Scarpa

Segretario Generale FIOM-CGIL Avellino

Introduzione

Lo stabilimento FMA di Pratola Serra, a partire dall'autunno del 2008, è entrato in una fase di crisi tuttora aperta – di cui l'indicatore emblematico è stato il ricorso alla cassa integrazione – che ha coinvolto anche le altre componenti dell'industria dell'auto provinciale che peraltro già stavano attraversando un periodo di complessivo ridimensionamento.

A fronte di tale contesto, l'intenzione all'origine del Rapporto è stata quella di fornire un'analisi accurata e approfondita delle condizioni dello stabilimento FMA e del settore automobilistico locale da mettere a disposizione del dibattito sindacale e politico. L'auspicio è quello di stimolare un confronto sulle problematiche di questa realtà industriale, a partire da una più solida base conoscitiva e in una prospettiva più ampia rispetto a quella che necessariamente si assume in relazione all'analisi del quotidiano.

Prima, però, di entrare nel merito dei principali risultati di ricerca contenuti nel Rapporto è opportuno soffermarsi su alcune dinamiche più generali che si collocano sullo sfondo della crisi della FMA e dell'industria locale dell'auto. Si tratta di processi di mutamento la cui comprensione è necessaria per affrontare con maggiore consapevolezza le problematiche che sta attraversando lo stabilimento irpino e che possiamo sintetizzare in tre punti principali.

1. Sul piano aziendale, l'alleanza FIAT-Chrysler siglata nel 2009 ha modificato la prospettiva strategica del gruppo e ha avviato un processo di razionalizzazione dei prodotti e della capacità produttiva che è appena nella fase iniziale e il cui esito è ancora largamente incerto. I piani industriali presentati separatamente dai due gruppi – novembre 2009 per la Chrysler e aprile 2010 per la FIAT – fanno intravedere quale potrebbe essere l'assetto finale del processo di razionalizzazione in termini di mix di prodotti e volumi produttivi, ma sono ancora largamente indefinite le implicazioni per i singoli stabilimenti e per i relativi addetti. Tale incertezza è emblematicamente rappresentata dalla condizione attuale della FMA. Gli accordi tra la FIAT e il governo americano, inoltre, proprio nell'ambito del settore *powertrain* impegnano la FIAT a trasferire nell'azienda americana il *know-how* sulle motorizzazioni di piccola cilindrata e a basso impatto ambientale e a sviluppare in loco tecnologie alternative di propulsione, a partire prioritariamente dalle attività di R&S condotte finora in Chrysler sui motori elettrici. Ciò potrebbe avere delle implicazioni rilevanti non solo per il

trasferimento di quote di investimenti in R&S verso gli USA, ma anche per la localizzazione futura della produzione dei sistemi alternativi di propulsione.

2. Sul piano del mercato, nel corso dell'ultimo biennio si è registrato un rapido mutamento delle preferenze dei consumatori. Con particolare riferimento ai mercati europei – dove sono dirette le produzioni FMA – si osserva che la domanda di vetture ha registrato tassi di crescita più elevati nei segmenti più bassi (*mini* e *small*) e in prospettiva nel prossimo quinquennio le aspettative di crescita si concentrano ancora in questi segmenti. In termini di propulsioni si è registrato un processo analogo di richiesta di motori sempre più piccoli, in termini di cilindrata e potenza, anche in relazione a politiche pubbliche che hanno incentivato il rinnovamento del parco auto circolante, privilegiando i modelli di autovetture a più basso impatto ambientale (motori a ridotte emissioni, ibridi, propulsioni alternative, etc.). La FIAT sta accompagnando coerentemente questa tendenza di mercato, sviluppando soprattutto le famiglie di prodotti *Fire Multi-Air* e *Twin-Air*. Le produzioni attuali della FMA, collocate su segmenti medio-grandi, rimangono perciò marginalizzate a nicchie di mercato residue, sia in termini di prodotti che di motorizzazioni.

3. Sul piano tecnologico, infine, si sta registrando un'accelerazione nell'introduzione di innovazioni nel campo delle propulsioni alternative. Questi processi sono stati spinti, da una parte, dall'accresciuta competizione di mercato, dall'altra dall'orientamento positivo del Governo americano e della Commissione Europea verso una più rapida industrializzazione di sistemi di propulsione ibridi e alternativi per una mobilità sostenibile sul piano ambientale e, in generale, in un progetto più ampio di *Green Economy*. La FIAT sembra finora muoversi soprattutto sul piano delle motorizzazioni tradizionali, seguendo la via della riduzione dimensione, del recupero dell'efficienza e dell'utilizzo di combustibili alternativi (metano, biodiesel, etc.). Sul piano dei sistemi di propulsione alternativi, il futuro di FIAT e Chrysler sembra tuttavia essere orientato allo sviluppo di motori elettrici. Gli scenari tecnologici, in ogni caso, suggeriscono una riflessione sulla fase discendente del ciclo di vita del motore a combustione interna e di un ripensamento dell'architettura generale dell'automobile in relazione alle emergenti tecnologie di propulsione. In questo scenario è necessario collocare anche il ciclo di vita dello stabilimento FMA, delle sue produzioni e dei suoi addetti.

Tornando al merito del Rapporto, il lavoro si presenta diviso in due parti che rispondo alle due principali problematiche trattate: la prima parte è dedicata all'analisi approfondita delle caratteristiche dello stabilimento FMA e della sua crisi attuale; la seconda si concentra, invece, sul tema – già trattato in un precedente Rapporto FIOM-CGIL pubblicato nel 2003 – del mancato sviluppo dell'indotto locale e sull'attuale fase di ridimensionamento complessivo dell'industria dell'auto su scala provinciale e regionale.

Nell'autunno del 2008 si è aperta per la FMA la prima grave crisi produttiva dal suo avvio nel 1996 ad oggi. La capacità produttiva dello stabilimento – circa 600mila motori per anno – nel corso del 2009 è stata utilizzata per un quarto e anche per questo anno i risultati registrati finora – 141.761 motori prodotti da gennaio a settembre – non fanno immaginare che si andrà molto oltre. Le cause della situazione di difficoltà della FMA vanno ricondotte alla fine dell'accordi di fornitura con GM che assicurava circa 200mila motori fino al 2007 e il calo della domanda per i modelli FIAT, sia per il mancato avvicendamento dei modelli dei segmenti medio-alti, sia per il crollo di mercato dei modelli esistenti in questo segmento, sia per la competizione interna di altre motorizzazioni di più piccola cilindrata, ma di elevata efficienza, sui modelli di vettura di segmento C. I dati elaborati nel Rapporto

evidenziano che i principali clienti della FMA sono lo stabilimento FIAT di Cassino che assorbe circa il 46% del prodotto realizzato, e quello Tofas in Turchia, dove s'indirizza il 23% del prodotto, mentre si assottigliano tutte le altre forniture.

La situazione di crisi della FMA si è ribaltata pesantemente sugli addetti, sulle imprese terze che operano nel sito e sull'indotto locale.

Gli addetti in FMA sono 1.647 (luglio 2010) a cui vanno sommati altri 594 lavoratori che dipendono dalle 16 imprese di servizio che operano nel sito di Pratola Serra, per un totale di 2.241 addetti. I dati segnalano, inoltre, una riduzione degli addetti, tra il 2008 e il 2010, del 2% in FMA e del 20% nelle imprese terze. Con riferimento ai dipendenti della FMA i dati relativi alle giornate di cassa integrazione segnalano che oltre il 70% della giornate lavorative sono state trascorse in CIG, con un effetto di riduzione del reddito annuo dei lavoratori in media di circa il 40%.

Per il futuro, le analisi compiute evidenziano delle prospettive poco rassicuranti, sia per le dinamiche riportate in premessa, sia per le informazioni che si possono trarre dai Piani industriali di Chrysler e FIAT, visto che per lo stabilimento FMA viene confermata l'attuale missione produttiva. Dal Piano industriale della Chrysler si rileva che la domanda di motori da parte della casa americana diretta alla FIAT Powertrain Technologies – e quindi non solo per le produzioni della FMA – entro il 2014 dovrebbe salire a 150mila motori, sempre però che si registri un'ambiziosa crescita delle vendite dei marchi della casa americana da 1,3milioni nel 2009 a 2,1milioni nel 2014. Il Piano industriale della FIAT, invece, per i segmenti che interessano le produzioni della FMA prevede il lancio nel 2011 di soli tre vetture, derivati da modelli Chrysler (una *large*, un SUV e un monovolume), a fronte dell'uscita di produzione di ben otto vetture.

La crisi dell'ultimo biennio è stata fatale per gran parte delle imprese dell'indotto locale come evidenzia l'analisi condotta nella seconda parte del Rapporto. Già in analisi precedenti era stato evidenziato che l'insediamento della FMA nella provincia di Avellino non aveva generato l'atteso effetto di crescita e qualificazione dell'indotto locale della subfornitura automobilistica e i dati aggiornati al 2010 confermano questa tesi, rilevando che solo il 5% circa dei fornitori diretti della FMA è localizzato in Campania. Si tratta tuttavia di un dato che alla prova dell'indagine diretta di campo va ridimensionato, poiché buona parte delle imprese rientranti in questa quota si trovano in una situazione di crisi aziendale con ricorso alla cassa integrazione e qualcuna ha già terminato le proprie attività: delle 13 imprese rilevate nel 2003, risultano ancora fornitori della FMA solo 10 (4 nella provincia di Avellino, di cui una sola attiva), tutte in crisi e la metà hanno dismesso le attività. Gli addetti coinvolti dalla crisi dell'indotto sono circa 900 su scala regionale. D'altra parte le altre componenti provinciali dell'industria *automotive* sono state investite dalla crisi dello stabilimento FIAT "Giambattista Vico" di Pomigliano d'Arco e da quello della Irisbus (Iveco) di Valle Ufita, dove si costruiscono autobus.

La situazione di estrema difficoltà di tutta l'industria locale dell'auto ha scontato anche un deficit d'iniziativa da parte dell'imprenditoria locale, nonostante l'apprezzabile tentativo di costruzione di un consorzio delle imprese di settore – Irpinia Automotive – che finora non ha prodotto significativi risultati, tranne una progetto di Accordo di programma regionale che da circa due anni è fermo in Regione Campania. Ma soprattutto è stata rilevante l'assenza di una politica industriale, su scala nazionale e locale, capace di provvedere per tempo ad elaborare e mettere in campo una strategia di sviluppo del settore dell'auto coerente con le dinamiche di

mercato e le strategie dei *big players* del settore che operano nel territorio, a cominciare dalla FIAT.

La FMA rappresenta sicuramente un patrimonio produttivo che la provincia di Avellino e la Regione Campania non possono non considerare uno dei capisaldi dell'attuale sistema industriale locale e una base su cui costruire un progetto di riconversione e rilancio della struttura produttiva. È opportuno ricordare per inciso che dalla sua nascita, solo per Contratti di programma, nello stabilimento irpino sono stati investiti circa 450 milioni di euro di risorse pubbliche, con l'obiettivo - ancora attuale - di garantire occupazione e promuovere la crescita economica e sociale del territorio.

La FMA oggi conserva tutti i caratteri di efficienza, produttività e governabilità che sono stati al centro del progetto originario ispirato al modello della "fabbrica integrata". La forza lavoro è giovane - in media 38 anni - e ha di fronte una prospettiva media di vita lavorativa di altri 20-25 anni, con livelli di qualificazione tali da garantire la loro adattabilità a produzioni di qualità e ai livelli di produttività finora assicurati. Le tendenze del mercato e le scelte aziendali sembrano non assicurare una prospettiva nemmeno di conservazione dell'esistente, mettendo a rischio il futuro degli attuali lavoratori della FMA e delle imprese sopravvissute finora alla crisi. È necessario, pertanto, interrogarsi con urgenza sulle strategie e le azioni da realizzare per evitare gli esiti più negativi prefigurati, ponendosi un duplice obiettivo: il primo, di breve periodo da raggiungere con una strategia difensiva, è sicuramente quello di assicurare l'allocazione di produzioni tali da garantire il pieno utilizzo degli impianti e l'attuale occupazione; il secondo, di medio periodo in una prospettiva di sviluppo, è di interpretare le dinamiche tecnologiche e anticipare progetti di riconversione produttiva verso i sistemi di propulsione alternativi. Si tratta, in questo caso, di progetti ambiziosi che hanno una base di fattibilità nella rete di centri di ricerca di eccellenza pubblici e privati esistenti su scala regionale - in primo luogo la Elasis di Pomigliano d'Arco, le Università di Napoli e Salerno, gli istituti del CNR - ma che necessitano di una maggiore dinamicità dell'imprenditoria locale e soprattutto di scelte chiare di politica industriale che finora sono mancate.

G.M. e F.P.

Parte I.

Lo stabilimento F.M.A. tra crisi e prospettive di rilancio

1. Il gruppo FIAT Powertrain Technologies

La società FMA Srl – acronimo di Fabbrica Motori Automobilistici – con stabilimento a Pratola Serra (AV) appartiene al gruppo FIAT Powertrain Technologies Spa (FPT) che a sua volta fa parte del settore “Componenti e sistemi di produzione” di FIAT Group che ne detiene il 100% del capitale (FIG. 1). All’interno del Gruppo la FPT è specializzata nell’attività produzione di motori e cambi (comprese attività indirette di ricerca & sviluppo e commercializzazione) principalmente per il settore *automotive*, ma anche per applicazioni marine e industriali.

La storia recente del settore *powertrain* in FIAT è segnata dall’accordo di alleanza siglato nel 2000 con la General Motors (GM). Con quella operazione, infatti, nasce una *joint venture* paritetica tra le due case costruttrici in cui vengono concentrate le rispettive attività, dirette e indirette, di produzione di motori e di cambi per automobili. La nuova società prende il nome di GM FIAT Powertrain e in essa confluisce anche la FMA con lo stabilimento di Pratola Serra che fino a quel momento era stato controllato direttamente da FIAT Auto. Successivamente, con la risoluzione del *Master Agreement* nel 2005 e la fine dell’alleanza tra FIAT e GM, viene sciolta la *joint venture* e la FIAT costituisce l’attuale FPT allargando il perimetro delle attività della nuova azienda con l’integrazione delle attività motoristiche della IVECO e con quelle di ricerca e sviluppo presenti in Centro Ricerche Fiat e in Elasis.

Per le implicazioni che ha poi avuto per lo sviluppo dello stabilimento FMA, è rilevante ricordare che il contratto di risoluzione del *Master Agreement* tra FIAT e GM del 13 febbraio 2005 per le attività motoristiche prevedeva la condivisione della proprietà intellettuale del motore JTD 1.9 e stabiliva nello specifico che: (a) lo stabilimento FMA di Pratola Serra avrebbe continuato a fornire GM per la gran parte delle sue necessità in Europa; (b) la GM non avrebbe potuto produrre fuori dell’Europa motori diesel JTD destinati all’importazione in Europa; (c) la Fiat avrebbe continuato a vendere supporto ingegneristico a GM per lo sviluppo di tecnologie diesel. L’accordo prevedeva

che Fiat e GM avrebbero continuato lo sviluppo congiunto delle piattaforme in uso, mantenendo gli accordi di fornitura a lungo termine¹.

FIG. 1 – La collocazione della F.M.A. Srl nell'attuale struttura di FIAT Group (sett. 2010)



Secondo i dati più aggiornati disponibili, la FPT dispone di 13 siti industriali di produzione su scala mondiale, di cui 5 in Italia, 2 in Francia, 2 in Brasile, 2 in Cina, 1 in Polonia e 1 in Argentina, con un numero complessivo di dipendenti pari a circa 20mila, di cui il 12% dedicato ad attività di ricerca e sviluppo (R&S).

In termini di fatturato i dati disponibili evidenziano chiaramente gli effetti della crisi economica, registrando un calo del 29% del fatturato tra il 2009 (4,9milioni €) e l'anno precedente (7milioni €) (TAB. 1).

TAB. 1 – Fiat Powertrain Technologies: fatturato, produzione e dipendenti. Anni 2005-2009

	2005	2006	2007	2008	2009
Fatturato (Mn €)	5.519	6.145	7.075	7.000	4,952
Spese R&S (% del fatturato)	5,20%	5,70%	5,50%	7,10%	7,90%
Investimenti (% del fatturato)	5,90%	4,10%	5,20%	11,30%	9,30%
Produzione annuale (motori)	2.500.000	2.800.000	3.100.000	2.900.000	2.600.000
Produzione annuale (cambi e assali)	2.000.000	2.100.000	2.500.000	2.400.000	2.400.000
Dipendenti	18.807	18.928	19.876	20.500	19.638
Dipendenti R&S	2.480	2.381	2.441	2.511	2.365

Fonte: FIAT Group, febbraio 2010.

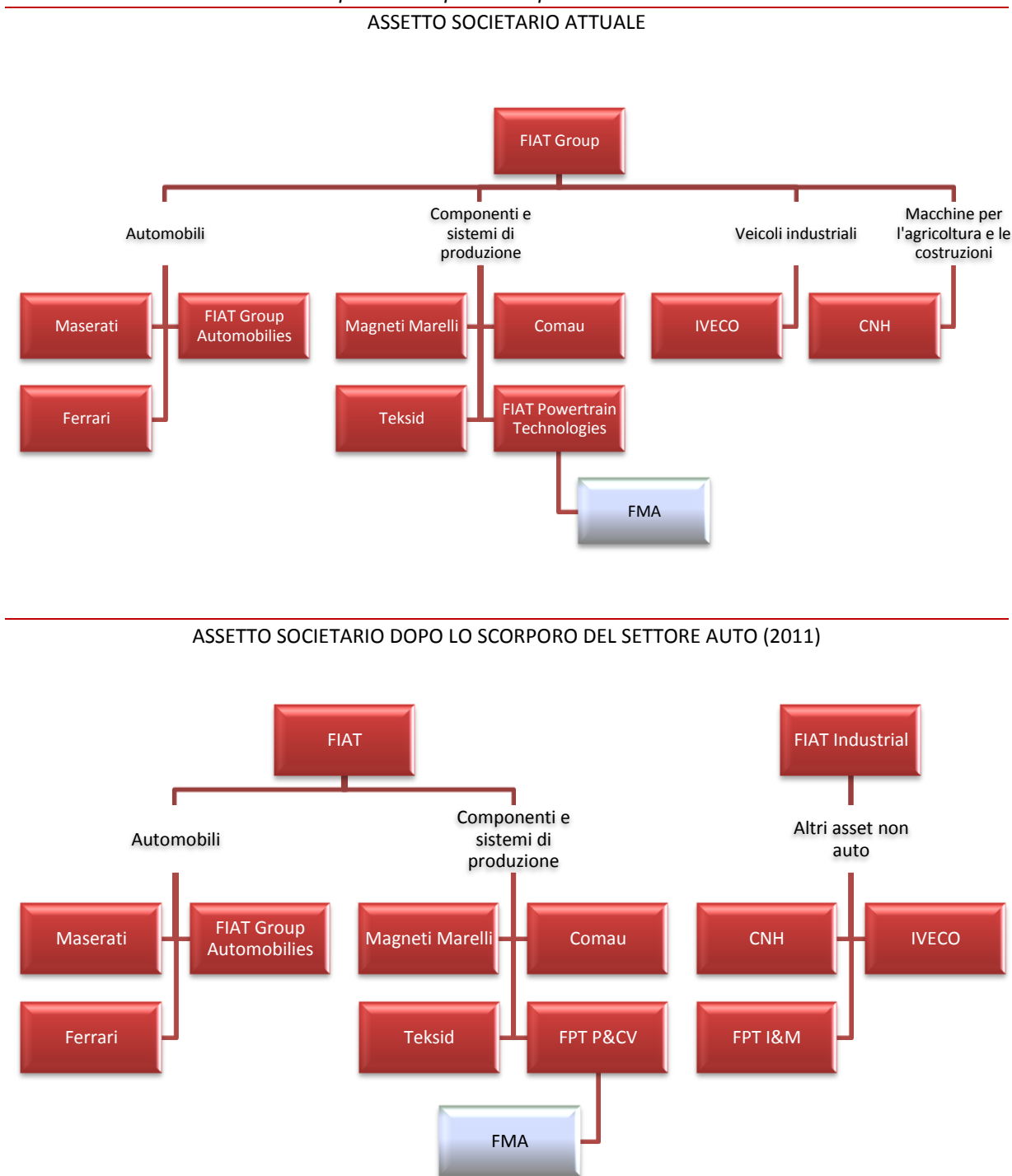
L'assetto societario del Gruppo fin qui descritto sarà oggetto a partire dal 2011 di una riconfigurazione basata sullo scorporo del settore auto. L'operazione prevede la costituzione di due nuove società: da una parte *FIAT SpA* in cui saranno concentrate tutte le attività legate alla produzione automobilistica, e dall'altra, *FIAT Industrial SpA* in cui si raccoglieranno le altre attività del gruppo. In questo processo di riassetto per la FPT è previsto uno sdoppiamento in quanto le attività "Passenger and Commercial Vehicles" (P&CV) verranno allocate in FIAT – in cui si troverà la FMA – mentre quelle "Industrial and Marine" (I&M) confluiranno in FIAT Industrial². In altri termini per quanto riguarda le attività del *powertrain* si ritornerà ad una soluzione simile a quella adottata nel 2000 nell'accordo con GM (FIG. 2).

¹ Per approfondimenti si veda FIAT SpA, *Rapporto di sostenibilità 2004*, Torino, giugno 2005.

² Si veda FIAT Group, *FIAT Group Corporate Fact sheet*, Torino, 21 luglio 2010.

D'altra parte, l'alleanza strategica con Chrysler e l'avvio dei processi d'integrazione delle produzioni, tra cui quelle nel settore *powertrain*, hanno generato sul piano industriale un processo di razionalizzazione dei prodotti e di trasferimento di *know-how* tecnologico che non ha portato a riassetti societari.

FIG. 2 – Assetto societario di FIAT prima e dopo lo scorporo del settore auto



Fonte: nostra elaborazione su FIAT Group, *FIAT Group Corporate Fact Sheet*, Torino, 21 luglio 2010.

2. Lo stabilimento di Pratola Serra

L'attuale stabilimento motoristico di Pratola Serra viene costruito nella prima metà degli anni Novanta a seguito di un Accordo di programma (1991) che prevedeva un rilevante investimento della FIAT nel Mezzogiorno per la realizzazione di due nuovi impianti: la FMA per la produzione di motori e la SATA per l'assemblaggio di autovetture, più l'insediamento dell'indotto di primo livello per quest'ultimo stabilimento (Consorzio ACM).

In maniera analoga i due stabilimenti vengono progettati secondo un nuovo modello organizzativo che prende il nome di "fabbrica integrata" che prevedeva, oltre all'applicazione dei principi della produzione snella³ di matrice giapponese, l'adozione di un nuovo sistema di relazioni industriali di orientamento cooperativo e partecipativo (almeno così veniva presentato nelle intenzioni del management), ma che allo stesso tempo richiedeva maggiore produttività, maggiore flessibilità e un contenimento del costo del lavoro. Per raggiungere questi obiettivi si adotta, tra l'altro, una nuova metrica del lavoro, una diversa turnistica, l'utilizzo dei contratti di formazione e lavoro (Cfl) per le nuove assunzioni, il sottoinquadramento e dei livelli retributivi di fatto più bassi rispetto a quelli in vigore in FIAT Auto, contrattando preventivamente con i sindacati il nuovo sistema di fabbrica. Per rendere praticabili tali condizioni vengono create le due nuove società, un'operazione che rende possibile non applicare gli accordi sindacali e i contratti aziendali in essere nel gruppo FIAT⁴. Per garantirsi la governabilità dei nuovi siti produttivi, inoltre, le scelte localizzative sono effettuate seguendo la logica del "prato verde", vale a dire i due stabilimenti sono localizzati in aree senza precedenti tradizioni industriali, in particolare senza una cultura sindacale conflittuale che avrebbe potuto minacciare il sistema di relazioni industriali cooperative necessarie al buon funzionamento della fabbrica integrata.

La FMA, tuttavia, viene costruita in un sito precedentemente occupato dall'ARNA, *joint venture* tra l'Alfa Romeo e la Nissan Automotive. Nel 1981, infatti, l'Alfa Romeo – ancora di proprietà pubblica – aveva costruito lo stabilimento di Pratola Serra con circa 300 addetti per realizzare l'assemblaggio della vettura italo-giapponese ARNA che su carrozzeria Nissan montava il motore "boxer" Alfa Romeo prodotto nello stabilimento *Alfasud* di Pomigliano d'Arco (NA). Questa attività produttiva, iniziata nel 1983, termina nel 1987 all'atto dell'acquisizione dell'Alfa Romeo da parte della FIAT che mette fine alla *joint venture* e riconverte lo stabilimento di Pratola Serra (trasformandone il nome in SOMEPRA) ad attività di selleria per l'Alfa-Lancia SpA, attività che dura fino ai primi anni Novanta quando si avvia l'investimento previsto dall'Accordo di programma del 1991 (Appendice A) e le attività e gli addetti vengono trasferiti nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. Nel 1993 si costituisce la società F.M.A. Srl e si avvia la costruzione del nuovo stabilimento che entra in produzione a regime alla fine del 1996.

La missione produttiva dello stabilimento è, fin dalla sua progettazione, la realizzazione di motori di gamma medio-alta per una capacità massima di circa 600mila motori per anno. Gli impianti dello stabilimento (285mila mq, di cui 157mila mq coperti) sono organizzati su due piani. Al primo piano è collocata l'area di lavorazione (basamento, albero motore, albero di

³ Si veda Womack J. P., Jones D. T., Roos D., *The Machine That Changed the World*, New York, Rawson Associates, 1990.

⁴ Le nuove condizioni contrattuali furono oggetto di contrattazione con i sindacati; si veda in particolare l'accordo dell'11 giugno del 1993 tra SATA e FMA e FIM, FIOM, UILM e FISMIC.

distribuzione, testa cilindro, biella che occupa il 32% degli operai), la logistica (8% degli operai), il reparto manutenzione (12% degli operai), la verifica qualità motore (VQM) (9% degli operai). Al secondo piano, invece, si sviluppa l'attività di assemblaggio che è suddivisa in tre principali reparti: lo *Short-block* (assemblaggio del basamento con l'albero motore e la frizione, 6% degli operai), il *Montaggio teste cilindro* (attacco testa motore, 3% degli operai) e il *Long-block* (assemblaggio di tutti i particolari, 29% degli operai)⁵. Il processo produttivo dello stabilimento è contrassegnato, in maniera analoga ad altri stabilimenti motoristici, da un elevato livello di automazione – circa l'80% delle operazioni di produzione è automatizzato – d'altra parte, l'intervento operaio è maggiormente compresente nelle operazioni di montaggio.

La progettazione degli impianti dello stabilimento di Pratola Serra è in grado di assicurare un mix di prodotto estremamente elevato. Al momento della sua costruzione lo stabilimento a regime era in grado di produrre otto tipi di motore in 74 possibili versioni. Si trattava di un mix molto elevato se si tiene conto che nell'impianto di Termoli 3, uno stabilimento contrassegnato da un'elevata capacità di gestione delle varianti, si producevano tre tipi di motori in circa 40 possibili versioni⁶. Le potenzialità produttive degli impianti sono ulteriormente cresciute nel corso degli anni e attualmente la gamma prodotta può contare su 34 tipologie di basamento e 21 tipologie di montaggio delle teste cilindro.

Il modello organizzativo della produzione prevede tre turni giornalieri per diciotto turni settimanali. Lo stabilimento fin dal suo avvio adotta il sistema di metrica TMC2 e si sta preparando – come gli altri stabilimenti del Gruppo – all'adozione della nuova metrica ERGO-UAS, la cui tempistica per ora non è stata ancora comunicata dall'Azienda. Lo stabilimento, infine, oltre alle necessarie certificazioni di qualità (ISO 9002, ISO 14001, ISO TS 16949, *Excellence in Consistent TPM Commitment 1st Category*) ha raggiunto il "*Bronze Level*" secondo il sistema World Class Manufacturing (WCM) che consiste in un certificato di qualità del livello di implementazione del *FIAT Auto Production System*⁷.

3. Le produzioni e i clienti

La produzione dello stabilimento di Pratola Serra all'inizio del 2010 ha superato i 6 milioni di motori prodotti dall'inizio dell'attività a fine 1996, ad una media annua di 430 mila motori per anno, raggiungendo la punta massima nel 2001 con 570 mila motori prodotti e il suo valore minimo nel 2009, quando la produzione non è andata oltre le 178 mila unità (FIG. 4). La serie storica evidenzia con chiarezza che la FMA a partire dal 2008 è entrata in una fase di crisi che dura tuttora segnata da una riduzione dei volumi produttivi rispetto al livello raggiunto nel 2007, del 33% nel 2008 e del 65% nel 2009. I dati aggiornati al primo semestre 2010, che registrano una produzione già realizzata di circa 113 mila motori – oltre al continuo ricorso alla cassa integrazione – confermano la permanenza della condizione di crisi dello stabilimento.

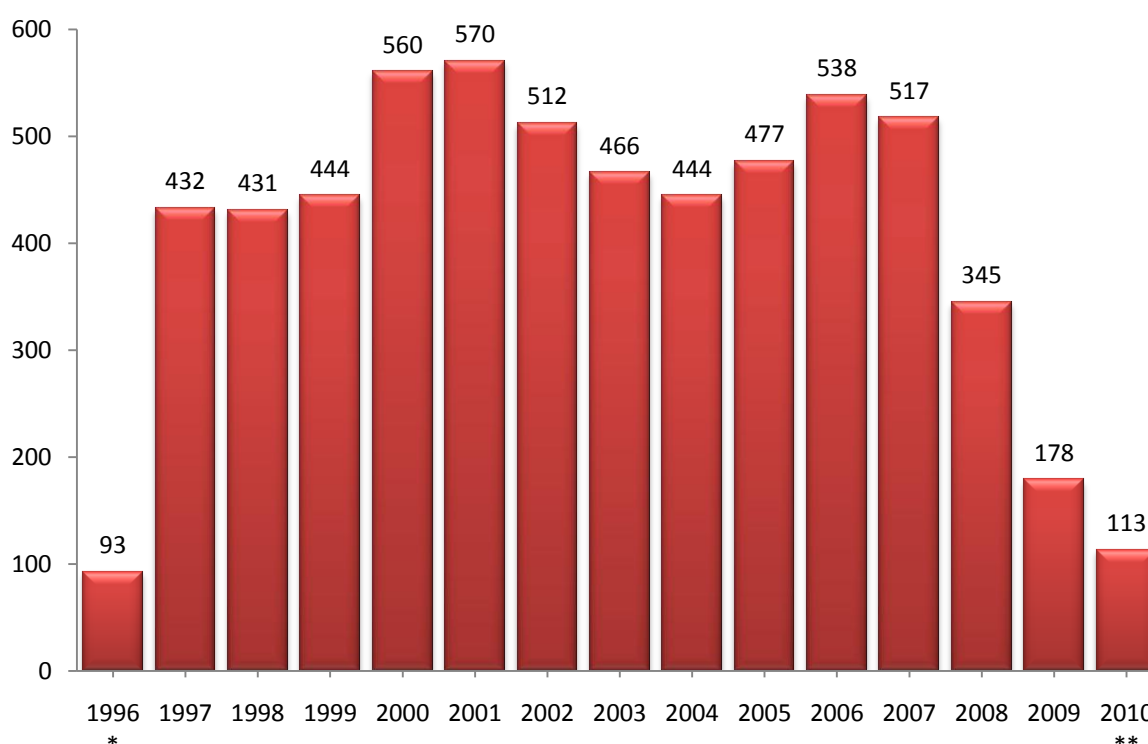
⁵ La distribuzione dell'organico per reparti è basata su dati forniti dall'azienda alle RSU di stabilimento.

⁶ I dati sono riportati in Marchisio O., Sciortino G., "Gli stabilimenti di Melfi e Pratola Serra: indagine esplorativa", in AA.VV., *Fiat Punto e a capo*, Ediesse, Roma, 1993, p. 77.

⁷ Per approfondimenti sul FIAT Auto Production System e l'applicazione del WCM in FIAT si rimanda a Volpato G., *Fiat Group Automobiles. Un'Araba Fenice nell'industria automobilistica internazionale*, il Mulino, Bologna, 2008, in particolare il capitolo VIII.

Le ragioni della crisi vanno ricondotte essenzialmente ad una riduzione del livello della domanda. In primo luogo a fine 2007 si è concluso il contratto di fornitura alla GM che assicurava una produzione nell'ordine delle 200mila unità all'anno per i modelli Opel assemblati in Europa. In secondo luogo le forniture intragruppo per i diversi modelli FIAT hanno registrato un brusco calo attribuibile, in una certa misura, al funzionamento degli incentivi pubblici al mercato dell'auto che hanno privilegiato i modelli con motorizzazione dei segmenti medio-piccole, spiazzando i prodotti realizzati dalla FMA. In terzo luogo le scelte produttive del management, in particolare lo spostamento della gamma FIAT verso modelli dei segmenti medio-bassi (A-B-C) – anche in vista dell'integrazione con le produzioni Chrysler – e la tradizionale debolezza di mercato dei modelli di classe C/D hanno ridotto il mercato di sbocco delle produzioni realizzate a Pratola Serra.

FIG. 4 – Motori prodotti nello stabilimento FMA. Anni 1996-2010, valori in migliaia



* Per il 1996, anno di avvio della produzione, il dato si riferisce al periodo settembre-dicembre.

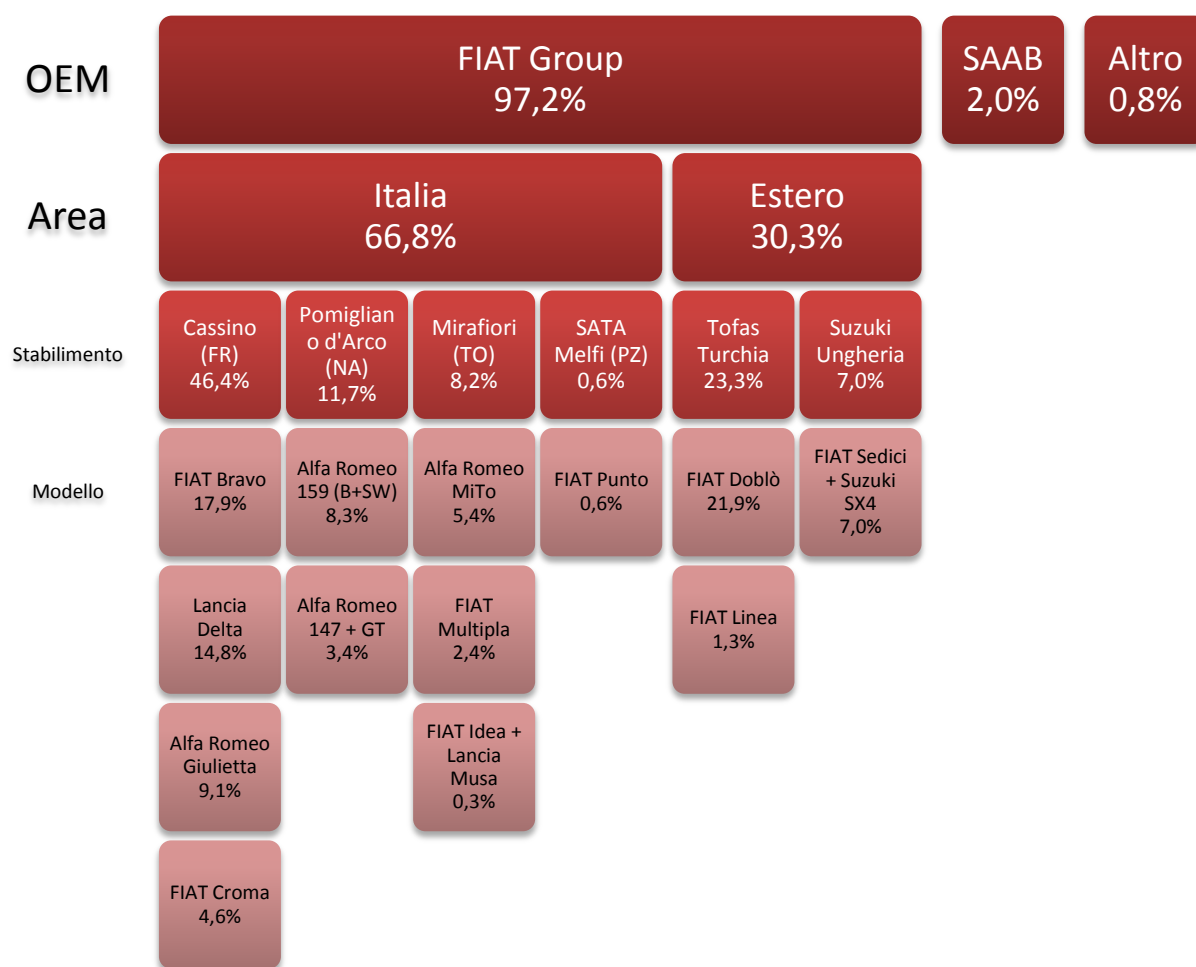
** Per il 2010 il dato si riferisce al periodo gennaio-giugno.

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Le produzioni attuali dello stabilimento riguardano sia propulsori alimentati a benzina (1.6 16v, 1.8 16v, 2.0 16v, 2.0 20v, 2.4 20v) sia di propulsori diesel (1.6 JTDM, 1.9 8v JTD, 1.9 16v JTD, 2.4 20v JTD, 1.9 16v 180hp TST). Guardando al dettaglio delle produzioni del primo semestre del 2010, fatta eccezione per una piccola quota del 2% destinata alla SAAB e una piccola percentuale destinata all'*aftermarket*, il 97% dei motori è diretto a veicoli dei diversi marchi del gruppo FIAT. Concentrandosi sulla quota di produzione diretta alla FIAT, si rileva che il 67% dei motori prodotti è diretto verso stabilimenti localizzati in Italia, mentre il 30% verso in impianti esteri in Europa. Entrando nel dettaglio degli stabilimenti forniti, i dati indicano che lo stabilimento di Cassino (FR) ha assorbito il 46% della produzione dei motori

FMA prodotti nel primo semestre 2010, che vengono montati sui modelli FIAT Bravo (18%), Lancia Delta (15%), Alfa Romeo Giulietta (9%) e FIAT Croma (5%). Segue poi lo stabilimento turco Tofas di Bursa verso cui è indirizzata il 23% dei propulsori prodotti che vengono montati sui modelli FIAT Doblò (22%) e FIAT Linea (1,3%). Lo stabilimento "G. Vico" di Pomigliano d'Arco (NA), invece, è destinatario dell'12% dei motori prodotti, per essere montati sulla linea dell'Alfa Romeo 159 (8%) e dell'Alfa Romeo 147 e GT (3,4%). Seguono poi gli stabilimenti di Mirafiori (TO) che assorbe l'8% della produzione totale (per i modelli FIAT Multipla, Alfa Romeo MiTo, FIAT Idea e Lancia Musa) e quello Suzuki di Esztergom in Ungheria dove i motori vengono montati sui mini-SUV gemelli FIAT Sedici e Suzuki SX4, assorbendo il 7% dei propulsori prodotti a Pratola Serra (FIG. 4).

FIG. 4 – Distribuzione della produzione dello stabilimento FMA per OEM, Area, stabilimento e modelli. Valori percentuali sul totale della produzione del primo semestre 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Un confronto con la distribuzione della produzione 2010 con quella 2009 (TAB. 2) evidenzia che nella congiuntura attuale aumenta il peso delle forniture interne al gruppo FIAT e contestualmente cresce il peso delle forniture dirette verso gli stabilimenti esteri europei Tofas e Suzuki (in maniera particolarmente significativa per lo stabilimento turco e per il modello FIAT Doblò il quale cresce in valore assoluto e raddoppia per

l'incidenza percentuale). Le forniture dirette all'equipaggiamento dei nuovi modelli Lancia Delta e Alfa Romeo Giulietta fanno segnare una tendenza positiva, mentre quelle per FIAT Bravo, nonostante la tenuta di mercato risulta in chiara discesa per quella parte motorizzata da FMA, come pure le forniture per FIAT Croma tendono a scendere. È poi evidente la tendenziale riduzione delle forniture per i modelli Alfa Romeo prodotti nello stabilimento "G. Vico" di Pomigliano d'Arco, come pure risultano in calo tutte le forniture per i modelli prodotti a Mirafiori, in particolare per il modello Alfa Romeo MiTo che pure aveva espresso una significativa domanda di motori di classe C/D al suo lancio. Sempre più marginali, infine, risultano le produzioni dirette allo stabilimento SATA di Melfi.

TAB. 2 – Distribuzione della produzione dello stabilimento FMA per OEM, Area, stabilimento e modelli. Valori assoluti e percentuali sul totale della produzione del primo semestre 2010 e del 2009

		Valori assoluti (n)		Valori %		Var. incid. %
		2009	2010*	2009	2010*	2009-2010*
OEM	FIAT Group	172.320	110.038	96,7	97,2	0,5
	SAAB	4.275	2.292	2,4	2,0	-0,4
	Altro	1.619	934	0,9	0,8	-0,1
Area (FIAT)	Italia	143.575	75.708	80,6	66,8	-13,7
	Estero	28.745	34.330	16,1	30,3	14,2
Stabilimento (FIAT)	Cassino (FR)	86.701	52.533	48,6	46,4	-2,3
	Pomigliano d'Arco (NA)	35.762	13.214	20,1	11,7	-8,4
	Mirafiori (TO)	18.574	9.235	10,4	8,2	-2,3
	SATA Melfi (PZ)	2.538	726	1,4	0,6	-0,8
	Tofas (Bursa, Turchia)	22.330	26.363	12,5	23,3	10,7
	Suzuki (Esztergom, Ungheria)	6.415	7.967	3,6	7,0	3,4
Modello (FIAT)						
Cassino	Fiat Bravo	36.808	20.219	20,7	17,9	-2,8
	Fiat Croma	9.392	5.236	5,3	4,6	-0,6
	Lancia Delta	16.210	16.767	9,1	14,8	5,7
	844 (Bravo o Delta)	24.291	0	13,6	0,0	-13,6
	Alfa Romeo Giulietta	0	10.311	0,0	9,1	9,1
Pomigliano d'Arco	Alfa Romeo 147 e GT	12.891	3.833	7,2	3,4	-3,8
	Alfa Romeo 159 B e SW	22.871	9.381	12,8	8,3	-4,6
Mirafiori	Fiat Multipla	4.831	2.708	2,7	2,4	-0,3
	Fiat Idea + Lancia Musa	538	375	0,3	0,3	0,0
	Alfa Romeo MiTo	13.102	6.152	7,4	5,4	-1,9
SATA Melfi	Lancia Thesis	103	0	0,1	0,0	-0,1
	Punto	2.538	726	1,4	0,6	-0,8
Tofas	Fiat Doblò	20.375	24.841	11,4	21,9	10,5
	Fiat Linea	1.955	1.522	1,1	1,3	0,2
Suzuki	SUV (Fiat Sedici + Suzuki SX4)	6.415	7.967	3,6	7,0	3,4
TOTALE		178.214	113.264	100,0	100,0	

* Il dato 2010 si riferisce al periodo gennaio-luglio.

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

4. Le prospettive di mercato

Lo stabilimento FMA di Pratola Serra secondo le informazioni finora disponibili dovrebbe conservare l'attuale missione produttiva anche per il prossimo quinquennio. Nel Piano Industriale di FIAT Group "Fabbrica Italia" presentato il 21 aprile 2010, in riferimento all'area motoristica, non emergono indicazioni tali da far ipotizzare un immediato rinnovamento delle produzioni della FMA o l'allocazione di nuovi prodotti.

Il Piano prevede per Fiat Powertrain Technologies tre rilevanti novità sul piano delle tecnologie di propulsione che saranno applicate nel periodo 2010-2014 su prodotti del gruppo FIAT-Chrysler. La prima è il lancio commerciale dei motori con tecnologia *Twin-air* (bicilindrico da 900cc e 85cv) che saranno prodotti dallo stabilimento polacco Bielsko Biala e diretti ai modelli dei sementi A e B. La seconda riguarda lo sviluppo della nuova generazione di propulsori con tecnologia *Multi-air*, in particolare l'avvio commerciale del *Multi-air2* a iniezione diretta applicata ai motori 1.400cc in produzione nello stabilimento di Termoli. La terza novità riguarda l'avvio del processo di adattamento della tecnologia *Multi-air* per gli attuali motori Turbodiesel che dovrebbe riguardare nel medio termine anche le produzioni dello stabilimento irpino⁸.

Le novità più rilevanti, tuttavia, per il settore *powertrain* si registrano nell'ambito delle attività d'integrazione e razionalizzazione delle produzioni tra FIAT e Chrysler. È noto che la valutazione positiva da parte del governo statunitense del piano di rilancio della Chrysler presentato dalla FIAT all'atto della sua acquisizione, si basava su due principali punti qualificanti: il primo riguardava la complementarità tra le produzioni dei due gruppi in termini di prodotti/mercati; il secondo – molto più enfatizzato dai media e dagli *stakeholders* – si basava sulla possibilità di trasferimento tecnologico di *know-how* da parte di FIAT per raggiungere l'obiettivo di innovare le tecnologie di propulsione nella direzione di una maggiore efficienza energetica, dell'ottimizzazione dell'impatto ambientale e, in generale, del miglioramento delle prestazioni. In questo ambito ha giocato un ruolo cruciale l'esperienza della FIAT nell'ambito della progettazione e produzione di motori di piccola cilindrata, a basso impatto ambientale e ad elevate prestazioni, sia a benzina che diesel, oltre che con nuovi combustibili (per esempio metano, biodisel, etc.) e l'avviata attività di ricerca nell'ambito delle tecnologie di propulsione alternative al motore a combustione interna (vedi per esempio l'elettrico e altre forme ibride).

Risulta pertanto opportuno riprendere il *Business Plan 2010-2014* presentato da Chrysler Group il 4 novembre 2009 in relazione al settore *powertrain*⁹ che descrive il processo di integrazione delle produzioni motoristiche tra FIAT e Chrysler (marchi Chrysler, Dodge, Jeep, Ram e Mopar). In particolare si apprende dal documento che per il periodo di programmazione tre linee di motori FIAT saranno direttamente applicate ai modelli della casa automobilistica statunitense: (1) la linea dei motori FIAT Fire 1.1-1.6L 16V (aspirato, turbocompresso, Multi-air); (2) la linea dei motori Turbodiesel FIAT JTD 1.6L-2.0L; (3) la linea a benzina FIAT Fam B 1.8L 16V a iniezione diretta turbocompresso. Mentre per i segmenti alti di gamma è prevista l'applicazione della tecnologia FIAT *Multi-air* a due linee di motori Chrysler: (1) Chrysler WGE 2.0-2.4L 16V (aspirato, turbocompresso, VVT - *Variable Valve Timing*); e

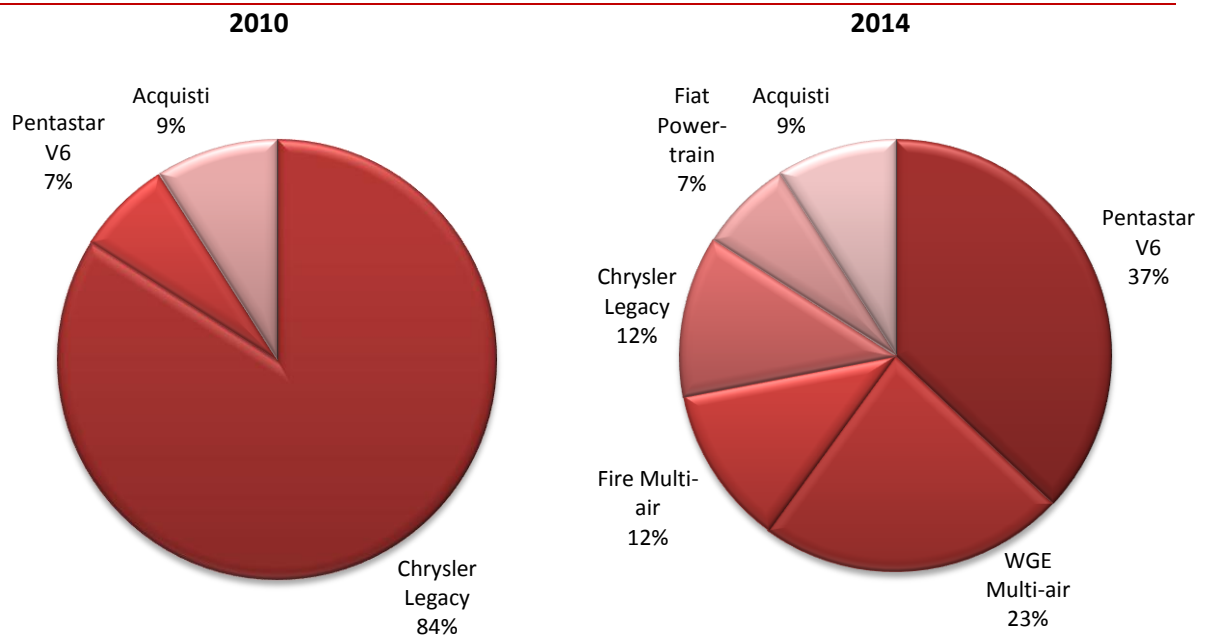
⁸ Si veda Altavilla A., *FPT Powertrain Technologies*, FIAT Investor Day, Torino, 21 aprile 2010.

⁹ Si veda Ferrero P., *Powertrain*, Chrysler Group LLC 2010-2014 Business Plan, 4 novembre 2009.

(2) Chrysler Pentastar 3.6L V6 24v (VVT). Per i motori elettrici si prevede l'introduzione commerciale di modelli con propulsione ibrida a partire dal 2012 e l'avvio della sinergia nel campo delle attività di R&S.

In termini di volumi produttivi, le previsioni del management indicano entro il 2014 che sul totale delle motorizzazioni dei diversi modelli del gruppo Chrysler i propulsori *Fire Multi-air* andranno a coprire la quota del 12%, mentre un altro 7% sarà occupato da altri modelli *Fiat Powertrain* (FIG. 5). Questa ultima quota rappresenta, in parte, il potenziale mercato di sbocco dei prodotti realizzati dalla FMA. In valori assoluti, se si realizzeranno le aspettative di vendita del management, questa percentuale dovrebbe progressivamente salire, tra il 2010 e il 2014, da zero a 150mila motori. Si tratta di un valore ottimistico, visto che il calcolo si basa su un'aspettativa di vendita di 2,1milioni di vetture nel 2014, a partire però da un risultato del 2009 di 1,3milioni di auto vendute (e meno di un milione prodotte). Al valore dell'effettiva vendita del 2009, corrisponderebbe una quota di motori da acquistare da FPT di circa 91mila motori e non tutti necessariamente prodotti nello stabilimento FMA. In ultima istanza si osserva che la domanda aggiuntiva di motori da destinare ai modelli Chrysler alla luce di questi dati sembra essere limitata, anche nel caso si raggiungessero gli obiettivi di vendita previsti. Tenuto poi conto che l'effettiva domanda di motori dipenderà dalle effettive scelte di motorizzazioni dei modelli Chrysler e, in ultima istanza, dalle preferenze di mercato, le produzioni FMA non sembrano essere quelle che potranno ricevere benefici dalle commesse Chrysler.

FIG. 5 – Motorizzazioni dei modelli di Chrysler Group. Previsioni anni 2010-2014



Fonte: nostra elaborazione su dati Chrysler Group, *Business Plan 2010-2014*, 4 novembre 2010.

Tornando a FIAT Group il “piano prodotti” presentato per il periodo 2010-2014¹⁰ indica che l'avvicendamento dei modelli e il lancio dei nuovi prodotti, da una parte, continuerà a privilegiare i segmenti “mini” e “small” in cui non sono presenti i motori prodotti dalla FMA; mentre i prodotti previsti nei

¹⁰ Cfr. Marchionne S., *Fiat Group Automobiles. A way forward*, FIAT Investor Day, Torino, 21 aprile 2010.

segmenti non sembrano in grado di assicurare una domanda di propulori del volume tale da garantire il pieno impiego della capacità produttiva attuale della FMA. Se ci limitiamo a guardare il “piano prodotti” per il 2011 si rileva che nel segmento “compact” non è previsto nessun nuovo prodotto, mentre escono di produzione FIAT Siena/Albea e Alfa Romeo 147 e GT; nel segmento “large” è previsto il lancio di una vettura con marchio Lancia (basata sul modello Chrysler 300 C), mentre esce di produzione la FIAT Croma; è, poi, previsto il lancio di un SUV con marchio FIAT (basato sul modello Dodge Journey) e la commercializzazione di un monovolume con marchio Lancia (basato sul modello Chrysler Grand Voyager), mentre escono di produzione i modelli: FIAT Multipla, FIAT Ulisse e Lancia Phedra. Il bilancio a breve sembra essere piuttosto negativo: il lancio di tre nuovi modelli a fronte dell’uscita di produzione di otto vetture, in attesa delle nuove commercializzazioni nel 2012 (Tab. 3).

TAB. 3 – Piano prodotti FIAT per i segmenti compact, large, SUV e monovolumi dei marchi FIAT, Lancia e Alfa Romeo. Anni 2011-2014

Marchio	Segmento	Anni			
		2011	2012	2013	2014
FIAT	Compact		New C - berlina	New C - HB	
				Bravo	
	Large	Siena/Albea			
		Croma			
	SUV	Journey	Sedici		
Monovolume		Multipla	Idea	C-MPV (5 e 7 posti)	
		Ulisse			
Lancia	Compact		New C (berlina e SW)	Delta	
	Large	300 C		New D	
	SUV			D-SUV	
	Monovolume	G.Voyager	Musa		
		Phedra			
Alfa Romeo	Compact	147/GT			
	Large		Nuova Giulia		
			159		
	SUV		C-SUV		D-SUV

* in grassetto i nuovi prodotti commercializzati, nei riquadri in grigio i modelli che escono di produzione.

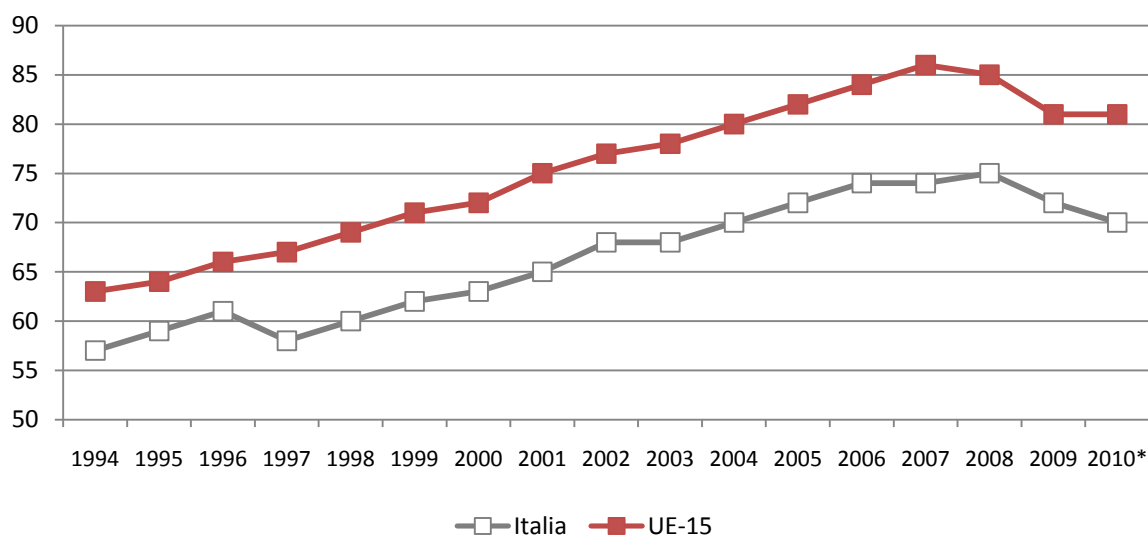
Fonte: nostra elaborazione su FIAT Group, *Fiat Group Automobiles. A way forward*, FIAT Investor Day, Torino, 21 aprile 2010.

Indicazioni preoccupanti provengono anche dall’analisi delle preferenze del mercato europeo dove sono perlopiù destinati i prodotti dello stabilimento FMA. Analizzando i dati sulle immatricolazioni in Italia e in Europa occidentale, con riferimento alle caratteristiche della motorizzazione si rilevano tendenze analoghe per le preferenze del mercato sia per quanto riguarda la cilindrata media, sia per quanto riguarda la potenza media. In particolare i dati disponibili (FIG. 6) evidenziano che dopo un lungo periodo, iniziato a metà degli anni Novanta, in cui il mercato ha espresso una preferenza per autovetture con motorizzazioni con cilindrata e potenza sempre maggiore, a partire dal 2007 la tendenza si è invertita rapidamente e le nuove vetture immatricolate si collocano in media su livelli inferiori sia di

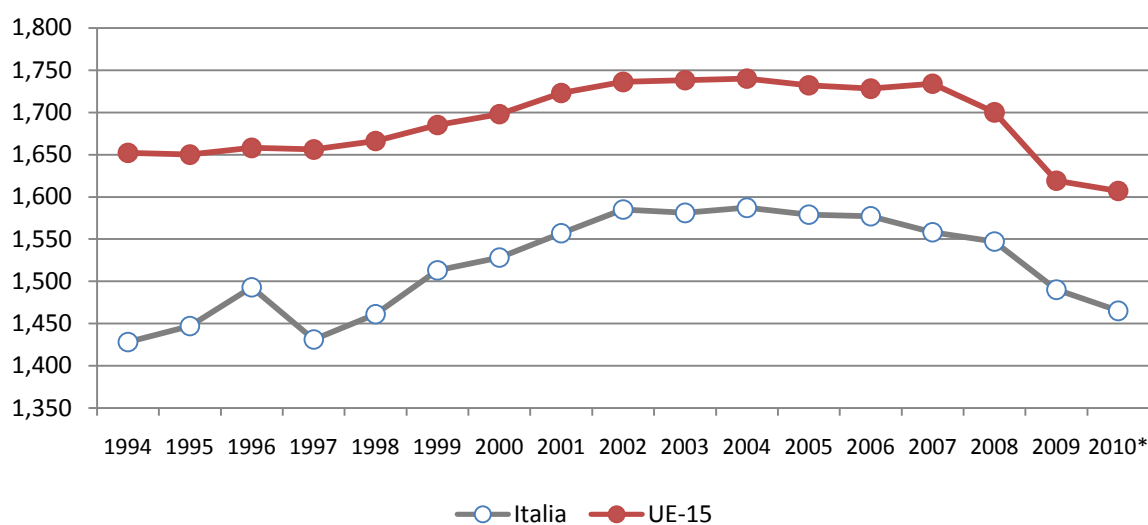
cilindrata che di potenza del motore. Se le tendenze sono simili in Italia e in Europa, va sottolineato però che il livello di cilindrata media e quello di potenza media nel caso italiano sono per tutto il periodo considerato significativamente più bassi rispetto alla media europea. Entrando nel dettaglio dei dati ACEA (*European Automobile Manufacturers' Association*), nel periodo 1994-2010 (primo trimestre) in riferimento alla potenza media (KW) si osserva un crescita costante dal 1994 al 2007, passando da 63KW a 86KW per poi scendere a 81KW nel 2010; in Italia, analogamente, si passa da 57KW nel 1994 a 75KW nel 2008 per poi scendere a 70KW nel 2010. Guardando alla cilindrata media (CC cm³), invece, si rileva che in Europa nel 2004 era 1.652cc che ha poi raggiunto il livello di 1.740cc nel 2004 per poi arrivare a 1.607cc nel 2010; mentre in Italia si passa da 1.428cc nel 1994 al 1587cc nel 2004 per poi scendere a 1.465cc nel 2010.

FIG. 6 – Potenza media (KW) e cilindrata media (CC cm³) dei veicoli immatricolati in Italia e nell'Unione Europea (UE-15). Anni 1994-2010

POTENZA MEDIA (KW)



CILINDRATA MEDIA (CC cm³)



* Gennaio-Marzo.

Fonte: nostra elaborazione su dati ACEA, *Trends in New Car Characteristics*, anni 1994-2010.

I dati sul mercato automobilistico in Europa, d'altra parte, evidenziano che la FIAT difende una quota di mercato intorno al 9%, mentre la Chrysler ha una penetrazione di mercato tuttora trascurabile (0,3%) (TAB. 4).

TAB. 4 - Immatricolazioni di veicoli di FIAT Group e Chrysler Group (passenger cars + Light Commercial Vehicles) in Europa (UE27+EFTA) e rispettive quota di mercato. Anni 2007-2010

	2007	2008	2009	2010*
Immatricolazioni				
FIAT	1.576.356	1.486.860	1.467.625	613.247
Chrysler	123.997	96.092	57.392	20.690
Quota di mercato				
FIAT	8,6%	8,9%	9,2%	9,1%
Chrysler	0,7%	0,6%	0,4%	0,3%

* Gennaio-Marzo

Fonte: nostra elaborazione su dati ACEA, *New Vehicle Registrations by Manufacturer*, anni 2007-2010.

Guardando, però, alle tendenze di mercato dei macro-segmenti di prodotto si rileva, in maniera analoga in Italia e in Europa (TAB. 5), che cresce in maniera significativa il segmento delle autovetture piccole (*small*): tra il 2006 e il 2009, la quota di mercato delle autovetture di questo segmento passa in Italia dal 56,5% al 64,7%, mentre in Europa sale dal 35,2% al 45%. Tendenza positiva si registra anche nel segmento delle medie-superiori (*Upper medium*) anche se con percentuali molto più contenute: in Italia passano dal 7% al 10%, mentre in Europa salgono dal 12,4% al 15,1%. Si riducono, d'altra parte, le immatricolazioni per il segmento medio-inferiore (*Lower medium*) che in Italia scendono dal 23,3% al 19%, mentre in Europa passano dal 32,9% al 29,5%; e infine si riducono leggermente anche le immatricolazioni del segmento alto (*Executive*) (FIG. 7).

TAB. 5 – Immatricolazioni per segmento di mercato in Italia e in Europa. Anni 2006, 2009, 2010

Area	Valori assoluti (n)			Valori percentuali (%)		
	2006	2009	2010*	2006	2009	2010*
Segmenti						
Italia						
Small	1.311.914	1.395.795	452.519	56,5	64,7	67,9
Lower Medium	541.181	410.601	114.015	23,3	19,0	17,1
Upper Medium	161.688	218.613	67.556	7,0	10,1	10,1
Executive	145.261	130.359	29.109	6,3	6,0	4,4
TOTALE	2.160.044	2.155.368	663.199	100,0	100,0	100,0
Europa Occidentale						
Small	5.146.789	6.127.580	1.665.303	35,2	45,0	46,5
Lower Medium	4.806.399	4.026.844	1.028.068	32,9	29,5	28,6
Upper Medium	1.817.496	2.056.610	550.956	12,4	15,1	15,3
Executive	1.586.251	1.380.179	334.601	10,9	10,1	9,3
TOTALE	13.356.935	13.591.213	3.578.928	100,0	100,0	100,0

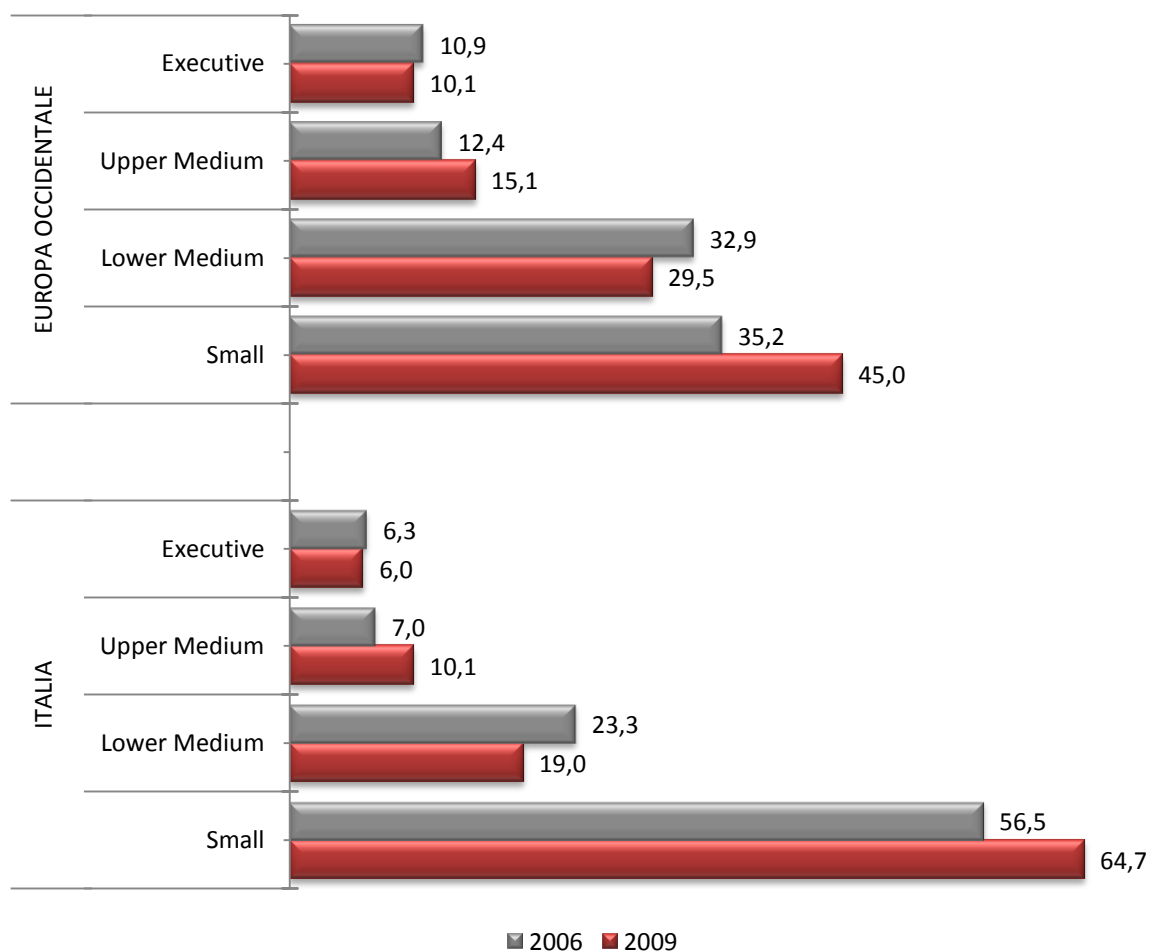
* Gennaio-Marzo

Fonte: nostra elaborazione su dati ACEA, *Trends in new car characteristics. Segments - Historical series by country in Western Europe*, anni 2006-2009.

Ai fini della nostra analisi i dati evidenziano che la crescita del segmento *small*, in cui la FIAT detiene una posizione privilegiata, avvantaggia sicuramente il Gruppo, ma non le produzioni dello stabilimento FMA il cui mercato

potenziale – i segmenti *medium* – tende a rimanere stabile (se non in declino). Inoltre il mancato lancio di nuovi modelli indirizzati in particolare al segmento medio-superiore ha ulteriormente ridotto gli spazi di mercato dei propulsori prodotto nello stabilimento irpino. Ciò si abbina al precedente dato riferito allo spostamento delle preferenze del mercato per motorizzazioni più piccole in termini di cilindrata e meno potenti rispetto al passato che indebolisce la capacità concorrenziale delle produzioni attuali della FMA.

FIG. 7 – Distribuzione percentuale delle Immatricolazioni per segmento di mercato in Italia e in Europa. Anni 2006, 2009, valori %



* Gennaio-Marzo

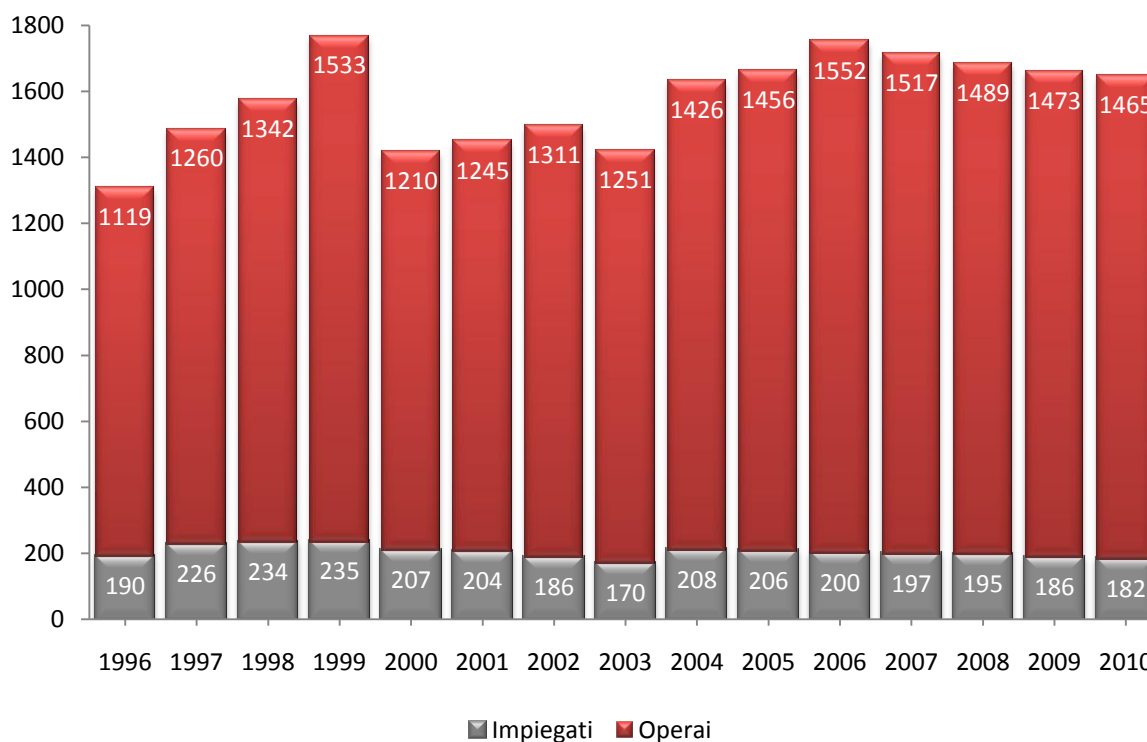
Fonte: nostra elaborazione su dati ACEA, *Trends in new car characteristics. Segments - Historical series by country in Western Europe*, anni 2006-2009.

5. Gli addetti della F.M.A.

L'organico dello stabilimento FMA, a partire dal 1996 ad oggi, ha avuto una media di circa 1.600 addetti, raggiungendo il valore massimo nel 1999 (1.768 addetti). Successivamente i processi di terziarizzazione (in particolare l'esternalizzazione delle attività di manutenzione per un totale di circa 350 addetti) hanno ridotto l'organico a 1.417 addetti nel 2000, il valore più basso in assoluto raggiunto dalla FMA. La successiva reinternalizzazione delle attività di manutenzione nel 2004 (per un totale di circa 200 addetti) ha riportato l'organico ad oltre 1.600 addetti, valore poi si è assestato dopo una breve periodo di crescita fino al 2006 successivamente riassorbito, per arrivare agli attuali 1.647 addetti nel 2010.

L'incidenza degli operai sul totale degli addetti, come si può osservare dal grafico (FIG. 8) è costitutivamente molto elevato (85% dell'organico nel 1996), a conferma del carattere esclusivamente manifatturiero dello stabilimento. Negli anni, inoltre, il rapporto tra operai e impiegati si è ulteriormente sbilanciato verso il primo gruppo, portando nel 2010 l'incidenza degli operai sull'organico al valore di 89%.

FIG. 8 – Organico della FMA: impiegati ed operai. Anni 1996-2010*, valori assoluti



* Il dato 2010 è aggiornato al mese di luglio.

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Guardando alle caratteristiche socio-professionali dei dipendenti FMA si rileva un'età media di 38 anni, con una netta prevalenza della componente maschile. I livelli d'istruzione degli occupati nel sito irpino sono tendenzialmente più elevati rispetto a quelli che si hanno in altri stabilimenti simili, tra gli operai il 61% è diplomato e il 39% è in possesso del titolo della scuola dell'obbligo, mentre tra gli impiegati l'87% è diplomato, il 10% è laureato e il 3% ha la

licenza media. Data la stabilità dell'organico nel corso degli ultimi anni, risultano ancora attendibili i dati elaborati nel 2003 relativi alla distribuzione territoriale per provincia della provenienza territoriale dei dipendenti in base ai quali si osservava che il 76% era residente in provincia di Avellino, il 16% in provincia di Napoli, il 6% in provincia di Salerno, il 5% in provincia di Benevento e l'1% in altre province non campane¹¹.

In termini di inquadramento professionale, si rileva – dato aggiornato al 2009 – che tra i 1.473 operai in organico il 61,6% è inquadrato al III° livello, il 35,1% al IV° livello e il 3,3% al V° livello. Entrando più nel dettaglio della composizione della forza lavoro operaia – dati aggiornati al 2005 (TAB. 6) – si osserva che gli operai diretti rappresentano il 79,7% del totale, rispetto al 20,3% degli operai indiretti.

TAB. 6 – Addetti operai della FMA per area di attività e qualifica. Anno 2005

OPERAI DIRETTI	n.	Percentuali		Qualifica - % di riga			
		% su diretti	% su totale	Generici	Conduttori	Team Speaker	Revisione
UTE Lavorazione							
<i>Biella</i>	55	4,7	3,8	12,7	76,4	10,9	-
<i>Basamento</i>	109	9,4	7,5	20,2	71,6	8,3	-
<i>Testa cilindro 2v</i>	54	4,7	3,7	9,3	75,9	14,8	-
<i>Testa cilindro 4v</i>	47	4,1	3,2	6,4	85,1	8,5	-
<i>Albero motore</i>	120	10,3	8,2	24,2	65,8	10,0	-
<i>Albero distribuzione</i>	79	6,8	5,4	11,4	77,2	11,4	-
Totale Lavorazione	464	40,0	31,9	16,2	73,5	10,3	-
UTE Montaggio							
<i>Montaggio testa cilindri</i>	45	3,9	3,1	46,7	40,0	13,3	-
<i>Short-block</i>	89	7,7	6,1	57,3	36,0	6,7	-
<i>Long-block 1</i>	152	13,1	10,4	86,8	5,3	7,9	-
<i>Long-block 2</i>	271	23,4	18,6	84,9	5,2	10,0	-
<i>VQM</i>	112	9,7	7,7	77,7	14,3	8,0	-
Totale Montaggio	696	60,0	47,8	74,9	12,6	8,6	3,9
TOTALE DIRETTI	1.160	100,0	79,7	51,4	37,0	9,3	2,3
OPERAI INDIRETTI							
Manutenzione							
<i>Area di lavorazione 2</i>	60	20,3	4,1				
<i>Area di lavorazione 3</i>	43	14,5	3,0				
<i>Linea assemblaggio</i>	48	16,2	3,3				
<i>Utensili, calibranti, altro</i>	24	8,1	1,6				
Totale Manutenzione	175	59,1	12,0				
Qualità	46	15,5	3,2				
Servizi di Stabilimento	47	15,9	3,2				
Sicurezza industriale	28	9,5	1,9				
TOTALE INDIRETTI	296	100,0	20,3				
TOTALE OPERAI	1.456	100,0	100,0				

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Se si considerano poi le qualifiche, si rileva che nelle *UTE Lavorazione* il 73,5% degli addetti sono conduttori e la componente di operai generici si attesta al 16,2% (con percentuali più alte alla lavorazione del basamento e dell'albero motore che sono anche le aree che assorbono più operai della Lavorazione); al contrario nelle *UTE Montaggio* i conduttori non vanno oltre il 12,6% degli

¹¹ Si veda Bubbico D. (a cura di), *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno*, Meta, Roma, 2003, p. 92.

addetti (con valori percentuali tre volte superiori nel Montaggio testa cilindri e nello *Short-block* che sono però le aree con un numero più basso di addetti), mentre gli operai generici si attestano al 74,9%, con percentuali più elevate alla media nei due *Long-block* e alla *Verifica Qualità Motori*.

Andando agli operai indiretti, si rileva che sono ripartiti per il 59,1% alle attività di manutenzione, per il 15,5% alla qualità e un altro 15,9% ai servizi di stabilimento, infine, il 9,5% è addetto alla sicurezza industriale.

Tutti i dati finora analizzati si riferiscono alla componente stabile dell'organico, vale a dire esclude in particolare i lavoratori interinali e i contrattisti che negli anni passati sono stati impiegati per far fronte ai picchi produttivi nei momenti di crescita della domanda. In assenza di dati puntuali sul numero dei lavoratori impiegati, sul numero delle missioni, sulla durata della missione non è possibile fare delle considerazioni puntuali sulle modalità d'impiego di questa componente della forza lavoro, tuttavia, la fase di crisi dell'ultimo biennio e il ricorso alla cassa integrazione ha azzerato il ricorso al lavoro atipico, in particolare al lavoro interinale.

Un'ultima annotazione riguarda la mobilità intragruppo degli addetti della FMA. A partire dal marzo del 2009, quote di lavoratori – settembre 2010 era arrivata a 149 addetti – e stata impiegati come “trasfertisti” presso lo stabilimento FPT di Termoli, sottraendosi alla condizione di cassintegrato, ma aprendo un dibattito tra le diverse strutture territoriali sindacali sull'opportunità e le modalità di utilizzo dei lavoratori in trasferta. Nel corso dell'ultimo anno, infine, si sono registrati casi di trasferimento di addetti dalla FMA all'Elasis (centro di ricerca, sviluppo e sperimentazione della FIAT) di Pomigliano d'Arco (NA).

6. Le aziende terze nel sito della F.M.A.

Le terziarizzazioni nello stabilimento di Pratola Serra, realizzate perlopiù nel corso dell'anno 2000, hanno riguardato principalmente le attività di servizio (amministrazione, servizi generali, sorveglianza) – alcune delle quali successivamente accentrata a Torino – e alcune attività indirette legate alla produzione (logistica, trasporti, manutenzione) in parte poi riassorbite dalla FMA. A differenza di quanto è accaduto in altri siti del gruppo FIAT¹² a cavallo tra fine anni Novanta e inizio anni Duemila, nello stabilimento irpino non sono state realizzate terziarizzazioni di produzione diretta e ciò va ricondotto alla logica costitutiva dello stabilimento già fortemente specializzato e ispirato fin dalla sua progettazione ai principi della produzione snella.

Nel sito industriale di Pratola Serra, tuttavia, a settembre 2010 si rilevano oltre alla FMA altre 16 realtà aziendali, più la sala medica, direttamente legate alla produzione di quest'ultima, per un totale di 594 addetti che sommati a quelli della FMA portano gli occupati del sito industriale a 2.241 lavoratori, di cui le imprese terze coprono una quota pari al 26,5%.

I dati diacronici disponibili evidenziano una riduzione degli addetti nelle imprese terze tra il 2003 e il 2008 dell'8% e un calo più rilevante, pari al 23%, nella congiuntura più recente 2008-2010. Nel primo periodo, vale a dire tra il 2003 e il 2008, la riduzione degli addetti nelle imprese terze è stato compensato dalla crescita dell'occupazione della FMA per effetto di processi di reinternalizzazione di una parte delle attività di manutenzione (circa 250

¹² Si veda Garetti M., Rieser V., Sartirano L., “La fabbrica terziarizzata”, in *La Rivista del Manifesto*, n. 5, aprile 2000.

addetti nel 2004) che erano state esternalizzate precedentemente (nel corso dell'anno 2000 insieme all'attività di logistica, per un totale di circa 350 addetti terziarizzati, successivamente cresciuti per entrambe le componenti di un centinaio di unità lavorative). Nell'attuale fase di crisi (2008-2010), invece, i dati disponibili evidenziano che la riduzione degli addetti è a carico quasi esclusivamente delle imprese terze, una riduzione nell'ordine di un quinto dei dipendenti, mentre gli addetti della FMA – almeno quelli con contratto standard – rimangono numericamente stabili (TAB. 7).

TAB. 7 – Addetti nel sito industriale di Pratola Serra. Anni 2003, 2008 e 2010

	Addetti			Variazioni %	
	2003	2008	2010	2003-2008	2008-2010
FMA	1.421	1.684	1.647	18,5	-2,2
Aziende terze	837	770	594	-8,0	-22,9
Totale sito industriale	2.258	2.454	2.241	8,7	-8,7

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Entrando più nel dettaglio della composizione del quadro delle imprese terze operanti nel sito di Pratola Serra (TAB. 8), le più grandi in termini di addetti sono quelle che si occupano della logistica e il controllo dei materiali in ingresso: la Ceva Logistics Italia (270 addetti) e la Logi Service (84 addetti); tra le imprese di più ridotte dimensioni – tra 20 e 50 addetti – si ritrovano: le aziende di manutenzione e di servizi industriali: De Vizia Transfer (26 addetti) a cui appartiene anche la Delivery & Mail (39 addetti); i due rami della Astec, quello metalmeccanico (manutenzione, 65 addetti) e quello di servizi (refrigerazione industriale, 25 addetti); c'è poi la FPS (manutenzione, 21 addetti) e la Onama (servizio mensa, 20 addetti). Le altre imprese che operano nel sito impiegano tutte meno di 10 addetti.

TAB. 8 – Imprese terze operanti nel sito industriale di Pratola Serra: attività e addetti. Anni 2008-2010

n.	Ragione sociale e forma giuridica	Sede		Addetti		
		Legale	Attività	2008	2010	Var. 08-10
1	CEVA LOGISTICS ITALIA Srl	MI	Logistica e controlli	279	270	-9
2	LOGI SERVICE Srl	SA	Logistica e controlli	150	84	-66
3	DE VIZIA TRANSFER Spa	TO	Manutenzione e pulizia impianti	75	26	-49
4	ASTEC MULTISRVIZI Srl	NA	Servizi di refrigerazione impianti	25	25	0
5	ASTEC Srl	NA	Manutenzione e presettaggio UTE	45	65	-40
6	F.P.S. Srl	FG	Manutenzione teste cilindri	45	21	-24
7	DELIVERY & MAIL Spa	RM	Pulizie industriali	41	39	-2
8	MECCANICA INDUSTRIALE Srl	AV	Manutenzione UTE Albero M.	16	8	-8
9	TECNOGAMMA Spa	TV	Manutenzione Basamento	7	5	-2
10	PUNTO NETTO Srl	AV	Controllo particolari grezzi	16	6	-10
11	LOMAR	AV	Manutenzione portali	7	4	-3
12	MOLISE IMPIANTI Srl	CB	Impianti e manutenzione	15	6	-9
13	ASSITEC	AV	Controllo particolari grezzi	12	6	-6
14	ONAMA Spa	MI	Servizio mensa	20	20	0
15	FIAT SERVICES Spa	TO	Amministrazione	7	5	-2
16	MARPOSS ITALIA Spa	BO	Controllo strumenti misura	4	2	-4
	SALA MEDICA	-	Sala medica	6	2	-2
	TOTALE			770	607	-163

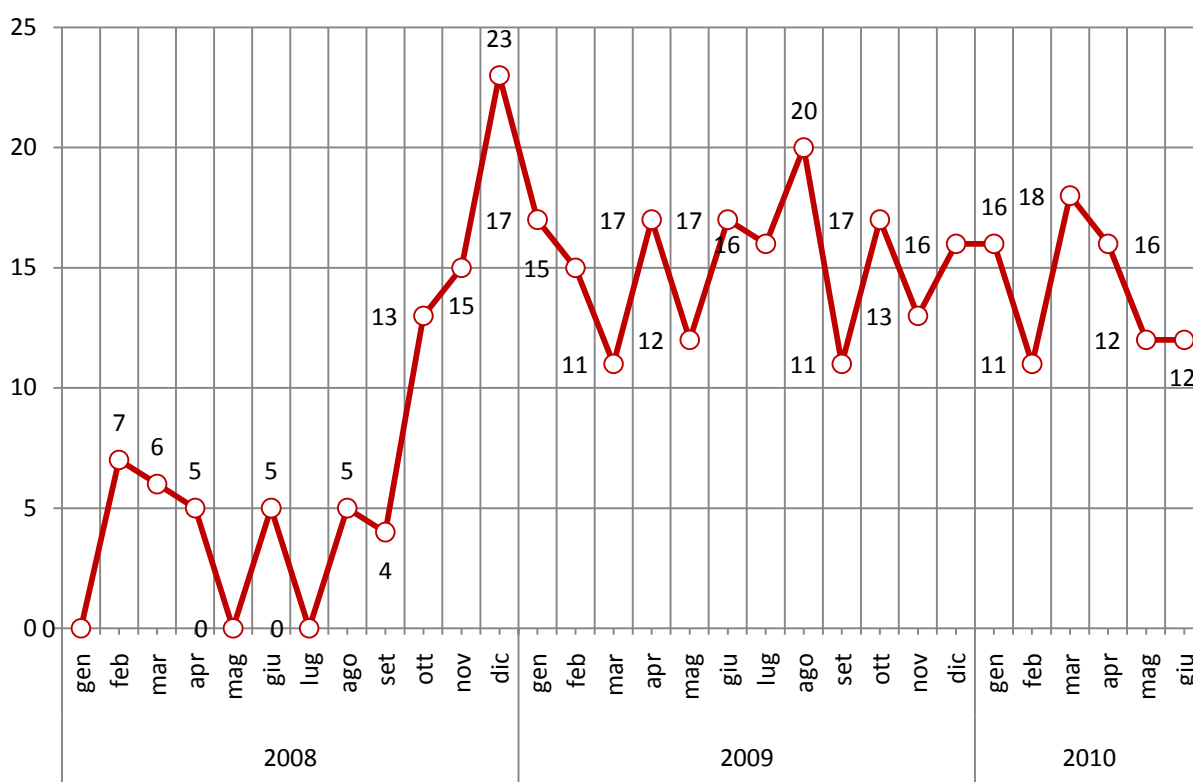
Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Le variazioni di addetti tra il 2008 e il 2010 evidenziano che il calo occupazionale più significativo ha riguardato la Logi Service che ha perso ben 66 addetti (il 44%); mentre perdite significative hanno riguardato la De Vizia Transfer – che però nel frattempo ha annesso la Delivery & Mail – e la Astec.

7. La crisi e la Cassa integrazione guadagni

A partire dall'autunno del 2008 e nel corso dei due anni successivi lo stabilimento FMA è stato investito in maniera rilevante dalla crisi economica e dalla riduzione della domanda di mercato – come visto nei paragrafi precedenti – con il conseguente ricorso alla Cassa integrazione guadagni (CIG). L'elaborazione dei dati relativi alle giornate di CIG per mese, tra gennaio 2008 e giugno 2010, rilevano un totale di 350 giorni di CIG con una media mensile pari a 6,9 giorni per mese nel 2008, salita a 15,2 giorni per mesi nel 2009 e assestata a 14,2 giorni per mese nel primo semestre del 2010. La ricostruzione dell'andamento mensile dei giorni di CIG (FIG. 9) evidenzia che il picco massimo è stato raggiunto a dicembre del 2008 (23 giorni di CIG), ma poi nell'anno e mezzo che ha seguito il picco la CIG non è mai scesa sotto il valore delle 11 giornate per mese ed ha quindi interessato tra le due e le tre settimane di lavoro per mese.

FIG. 9 – Giorni di CIG per mese per i dipendenti FMA. Gennaio 2008 – Giugno 2010

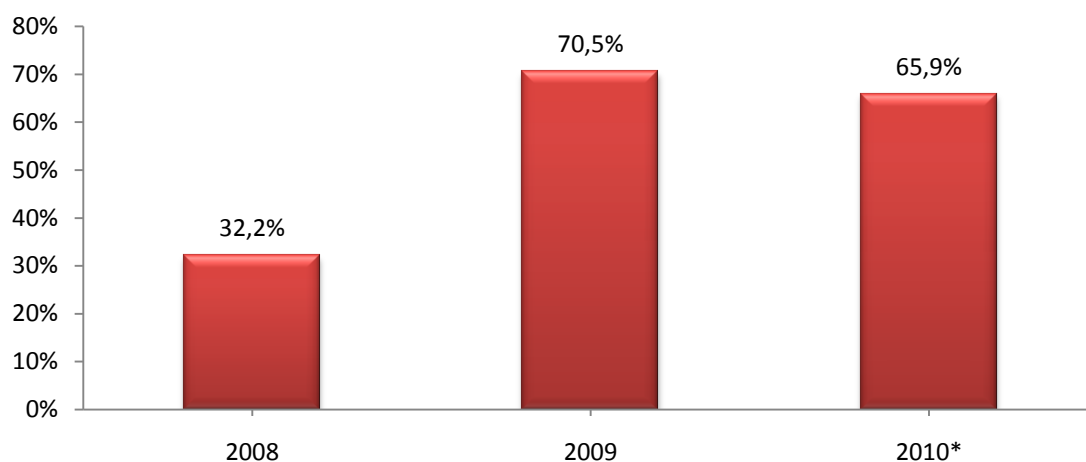


Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

È rilevante evidenziare che nel 2009, per i mesi di novembre e dicembre, per lo stabilimento FMA si è fatto ricorso a 29 giorni di Cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS); situazione che si è poi protratta nel corso del 2010 per il perdurare della condizione di crisi. In base al decreto di concessione del 9 dicembre 2009 del Ministero dello Sviluppo Economico è stata autorizzato il ricorso alla CIGS dal 2 novembre 2009 fino al 1 novembre 2010.

Per avere un'idea della portata della cassa integrazione più essere utile rapportare il numero di giornate in CIG sul totale delle giornate lavorative annuali, in questo modo si calcola che nell'anno 2008 quasi un terzo delle giornate lavorative (il 32,2%) è trascorso in CIG, valore che è salito al 70,5% nel 2009 e che nel primo semestre del 2010 è leggermente sceso, interessando comunque oltre due terzi delle giornate lavorative (65,9%) (FIG. 10).

FIG. 10 – Quota dei giorni lavorativi per anno trascorsa in CIG per i dipendenti della FMA. Gennaio 2008 – Giugno 2010, valori percentuali



* Il dato 2010 si riferisce al periodo gennaio-giugno.

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

La gravità della situazione di crisi dello stabilimento FMA è stata evidenziata anche dai dati elaborati dal Ministero dello Sviluppo Economico che in un recente rapporto sull'industria e le aree di crisi (Maggio 2010)¹³ ha rilevato che nel settore manifatturiero in termini di mesi-uomo di CIGS autorizzati la FMA si colloca al primo posto tra le imprese localizzate in Campania; utilizzando lo stesso indicatore la FMA risulta la seconda azienda su scala nazionale nel settore della produzione degli autoveicoli (dopo la Tecnologie Diesel e Sistemi Frenanti S.p.A. – gruppo Bosch – di Modugno in provincia di Bari) ad aver usufruito della CIGS e, infine, considerando l'intera economia industriale nazionale la FMA si attesta all'ottavo posto sempre secondo il criterio del numero di mesi-uomo di CIGS autorizzati.

Un'ulteriore elaborazione dei dati disponibili relativi alla produzione e ai giorni effettivamente lavorati evidenziano che se è vero che nel corso dell'ultimo anno è mezzo l'attività lavorativa si è drasticamente ridotta, allo stesso tempo si rileva che la produttività dello stabilimento risulta tendenzialmente cresciuta. Calcolando il rapporto tra la produzione realizzata e i giorni effettivi di lavoro otteniamo un indicatore – piuttosto grezzo, ma attendibile – della produttività dello stabilimento. I dati così elaborati

¹³ Ministero dello Sviluppo Economico, *Monitor statistico su industria e aree di crisi*, Dipartimento per l'impresa e l'internazionalizzazione, DG per la politica industriale e la competitività, Roma, maggio 2010.

evidenziano che nel 2008 la produzione per giorno lavorato – a netto dei giorni trascorsi in cassa integrazione – è stata pari a 1.934 motori; nell'anno successivo, quando i giorni di lavoro sono stati meno della metà, la produzione per giorno lavorato è stata di 2.314 unità; tale valore si è leggermente ridotto nel primo semestre del 2010, quando si è attestato a 2.221 unità comunque superiore al dato registrato nel 2008 (TAB. 9). Pur non esprimendo una stima precisa della produttività, si tratta di dati che segnalano perlomeno il mantenimento e il superamento dei livelli di efficienza dello stabilimento nelle fasi di attività.

TAB. 9 – Giornate lavorate e produzione nella F.M.A. Anni 2008-2010

	2008	2009	2010*
Giorni totali	258	258	138
Giorni in CIG	85	181	87
Giorni lavorati al netto di quelli CIG (a)	173	77	51
Produzione (b)	334.634	178.214	113.264
Produzione per giorno lavorato (b/a)	1.934	2.314	2.221

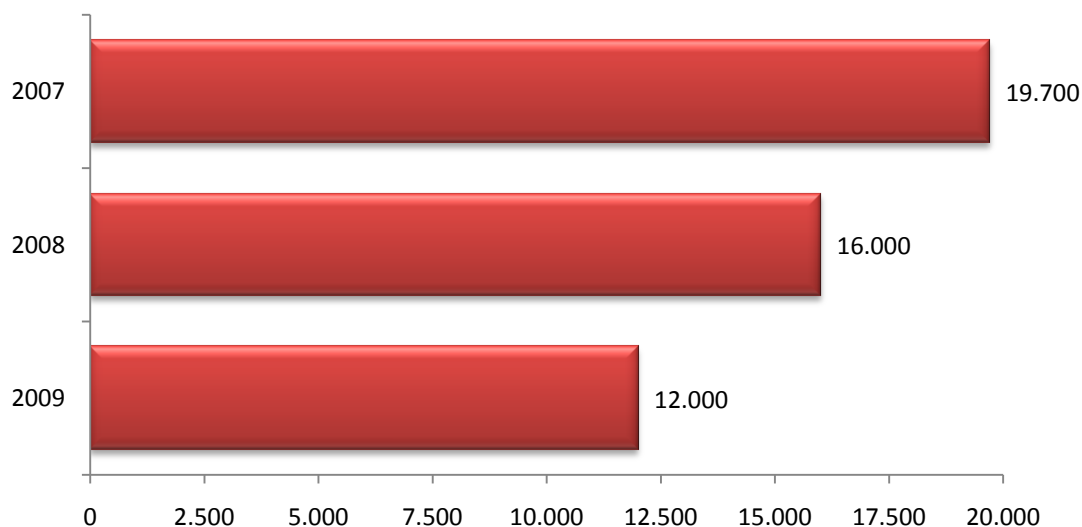
* Il dato 2010 si riferisce al periodo gennaio-giugno.

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

La condizione di cassintegrato, oltre alle ripercussioni psico-sociali dovute alla perdita del lavoro e allo svuotamento della quotidianità, ha una ripercussione molto rilevante sui livelli di reddito dei lavoratori, con rischi d'impoverimento, soprattutto per i nuclei familiari che hanno contratto dei debiti (acquisto casa, acquisto auto, etc.) o in cui sono presenti condizioni di particolare bisogno (figli, assistenza malati, disabili e anziani).

Per avere la misura della riduzione di reddito che ha riguardato i dipendenti della FMA nella crisi dell'ultimo biennio, presentiamo un caso relativo ad un operaio di terzo livello, addetto al montaggio, senza carichi familiari (FIG. 11), il cui reddito, pari a 19,7mila euro nel 2007 è sceso a 12mila euro nel 2009, vale a dire una riduzione netta di 7,7mila euro, pari al 39% del salario di due anni prima.

FIG. 11 – Retribuzione annuale lorda di un operaio della FMA di 3^a livello, addetto al montaggio, senza carichi familiari. Anni 2007-2009, valori in euro



Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Parte II.

L'indotto F.M.A. e l'industria dell'auto in provincia di Avellino

1. La localizzazione dei fornitori della F.M.A.

L'investimento per la costruzione dello stabilimento FMA di Pratola Serra a metà degli anni Novanta è stato accompagnato da previsioni ottimistiche sui processi di sviluppo della struttura produttiva locale. Tali previsioni – in maniera analoga a quanto si registrava per l'investimento della SATA a Melfi – si basava sull'ipotesi che la presenza della grande industria automobilistica avrebbe indotto la nascita e il rafforzamento delle imprese locale nell'ambito della catena di subfornitura. L'atteso effetto positivo sulla struttura industriale locale è stato molto limitato, come già evidenziato dalla rilevazione realizzata nel 2003¹⁴ e come gli ultimi dati disponibili confermano.

Utilizzando come base di analisi una ricostruzione diretta di un elenco delle aziende abilitate alla fornitura dello stabilimento FMA è possibile stimare la consistenza del parco fornitori dello stabilimento e analizzare la composizione geografica delle forniture. Si tratta di informazioni che registrano il numero delle imprese che compongono il parco fornitori, la localizzazione degli stabilimenti e il tipo di fornitura realizzata. In assenza di informazioni più dettagliate che il management non rende disponibili, non siamo in grado di fornire indicazioni sui volumi di prodotte effettivamente forniti e sul valore economico degli stessi.

Fatta questa premessa, i dati disponibili sui fornitori sono aggiornati a giugno 2010 e sono quasi interamente comparabili con quelli rilevati nel 2003. L'analisi delle informazioni raccolte registra dal punto di vista quantitativo un parco fornitori diretto della FMA pari a 187 unità locali d'impresa di cui il 70,6% è localizzato in Italia, mentre la restante parte del 29,4% è composta da stabilimenti localizzati all'estero.

Guardando ai fornitori localizzati in Italia (132 stabilimenti) si rileva che l'83,3% dei fornitori nazionali è localizzato nelle regioni del Centro-Nord, con una concentrazione particolare in Piemonte (48,5% sul totale nazionale) e Lombardia (20,5% sul totale nazionale), cuore della grande industria

¹⁴ Si veda Bubbico D. (a cura di), *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno*, Meta, Roma, 2003.

manifatturiera. Nelle regioni del Sud Italia, d'altra parte, è localizzato solo il 16,7% dei fornitori diretti nazionali della FMA e le 10 imprese che operano in Campania incidono per il 7,6% tra i fornitori campani e per il 5,3% sul totale dei fornitori FMA.

Questi dati, comparati con quelli rilevati nel 2003, evidenziano una complessiva stabilità del numero complessivo delle imprese facenti parte del parco fornitori. Nella distribuzione territoriale dei fornitori allo stesso modo si osserva una sostanziale stabilità della composizione geografica delle forniture con variazioni nell'ordine di pochi punti percentuali, tuttavia, emerge una tendenza alla riduzione delle numero delle imprese che operano nelle regioni del Sud e in particolare in Campania. Si tratta di un segnale del ridimensionamento dell'indotto locale della FMA e più in generale dell'industria dell'auto regionale (TAB. 1).

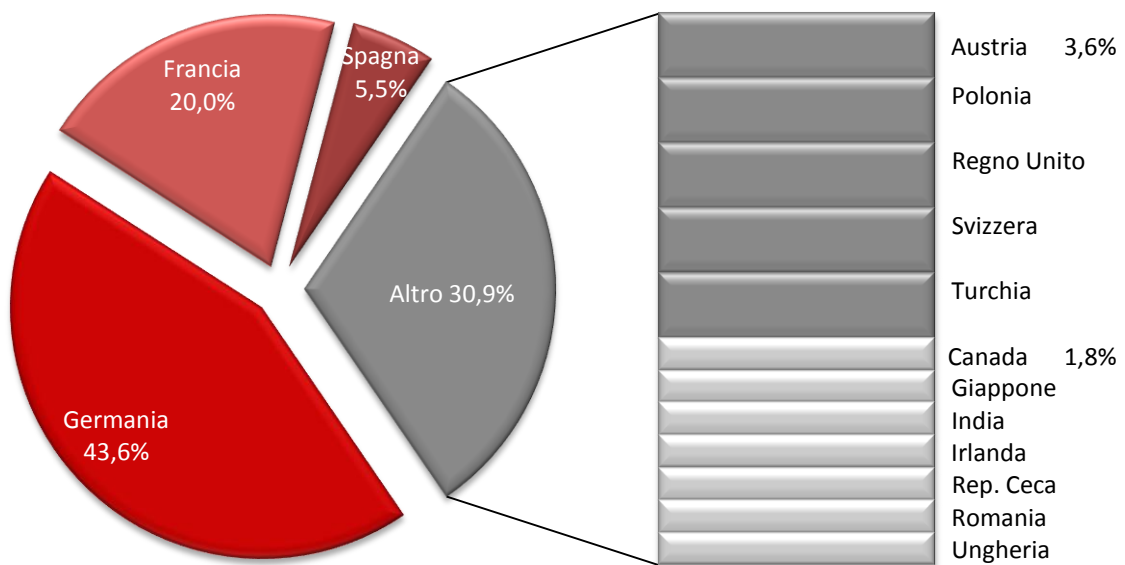
TAB. 1 – Distribuzione delle imprese fornitori di FMA per regioni. Anni 2003 e 2010

Regione / Macro-Ripartizioni	Unità locali (n)		% su Totale Italia		% su Totale
	2003	2010	2003	2010	2010
Piemonte	67	64	49,6	48,5	34,2
Lombardia	24	27	17,8	20,5	14,4
Emilia-Romagna	5	6	3,7	4,5	3,2
Lazio	4	2	3,0	1,5	1,1
Veneto	3	2	2,2	1,5	1,1
Toscana	3	3	2,2	2,3	1,6
Umbria	2	2	1,5	1,5	1,1
Trentino Alto Adige	1	1	0,7	0,8	0,5
Marche	1	1	0,7	0,8	0,5
Friuli Venezia Giulia	0	1	0,0	0,8	0,5
Valle d'Aosta	0	1	0,0	0,8	0,5
Totale Centro-Nord	110	110	81,5	83,3	58,8
Campania	14	10	10,4	7,6	5,3
Abruzzo	3	6	2,2	4,5	3,2
Basilicata	3	2	2,2	1,5	1,1
Puglia	3	3	2,2	2,3	1,6
Molise	2	1	1,5	0,8	0,5
Totale Sud	25	22	18,5	16,7	11,8
TOTALE ITALIA	135	132	100,0	100,0	70,6
ESTERO	nd	55			29,4
TOTALE	nd	187			100,0

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Passando ai fornitori esteri, le elaborazioni realizzate per il 2010 evidenziano che tra i 55 stabilimenti censiti, il 43,6% è localizzato in Germania, un altro 20% opera in Francia ed una quota molto più ridotta del 5,5% si trovano in Spagna a fronte di altri 17 stabilimento sono distribuiti in altri dodici paesi (due o uno stabilimento per paese) secondo quanto riportato nel grafico sottostante (FIG. 1).

FIG. 1 – Distribuzione dei fornitori esteri dello stabilimento FMA per nazione. Anno 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

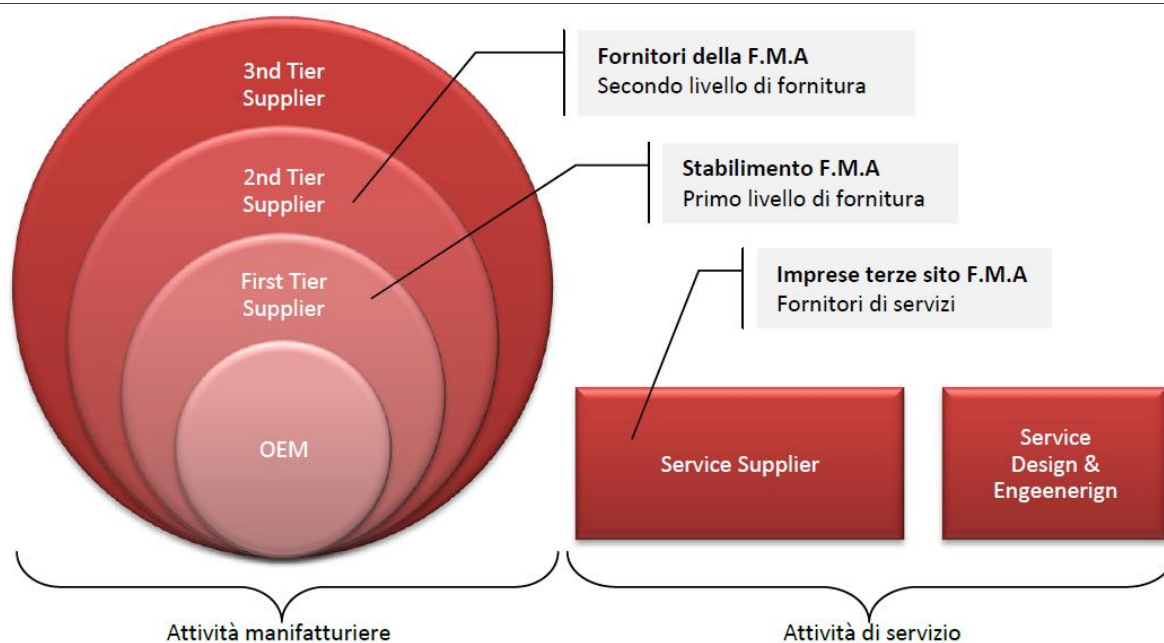
Le cause del mancato sviluppo di un significativo indotto regionale sono principalmente, da una parte, la strutturale debolezza dell'imprenditoria locale e, dall'altra, l'assenza di una strategia attiva delle istituzioni diretta a stimolare la FIAT e i *Global Players* della componentistica automobilistica a forzare le economie di apprendimento da parte dell'impresa locale e indurre fattivamente nuove iniziative locali nell'ambito della subfornitura¹⁵. Nonostante alcuni casi aziendali di successo, una parte delle imprese locali non sono ancora oggi strutturate adeguatamente per poter entrare nel settore della subfornitura delle imprese della componentistica e, per quelle che già vi operano, vi sono rilevanti problemi nel difendere le proprie quote di mercato, per l'incapacità di rispondere a una domanda sempre più selettiva (per gli elevati volumi, per gli standard qualitativi, per gli investimenti tecnologici richiesti, per il *know-how* professionale, per l'elevata competitività sui prezzi, per il rigido controllo della logistica). Tale condizione è stata aggravata dalla preferenza della FIAT per i suoi fornitori tradizionali localizzati nelle regioni del Centro-Nord, in una logica di razionalizzazione della catena di fornitura indirizzata ad accrescere il rapporto qualità/costi, ostacolando di fatto la formazione di un indotto locale a imprenditoria locale.

¹⁵ Si veda ISIAM, *Iniziative locali per il sostegno e lo sviluppo dell'industria della componentistica auto*, Università di Salerno, Fisciano, 13 maggio e 10 giugno, 2009.

2. La crisi delle imprese dell'indotto locale della F.M.A.

All'interno dell'indotto locale della FMA possiamo distinguere due gruppi di imprese: il primo è quello delle imprese che si occupano di attività di servizi alla produzione operanti nello stesso perimetro delle FMA – che abbiamo visto nella prima parte del rapporto – alcune delle quali frutto dei processi di terziarizzazione della FIAT nei primi anni Duemila; il secondo gruppo è rappresentato da imprese manifatturiere con unità locali in Campania fornitori diretti della FMA di componentistica. Per quest'ultimo gruppo, tra il 2003 e il 2010 si è passati da 14 a 10 fornitori (alcuni dei quali attualmente in condizioni di grave crisi), di cui la metà è rappresentato da imprese extraregionali che operano in Campania con unità locali di carattere esclusivamente manifatturiero, vale a dire senza le funzioni direzionali, amministrative, commerciali e di R&S. Si tratta di imprese che hanno una forte dipendenza dalla committenza della FMA e, più in generale dagli stabilimenti locali di FIAT Group, visto che alcuni di essi sono fornitori diretti dello stabilimento di Pomigliano d'Arco (collocandosi pertanto allo stesso livello della FMA nella catena di fornitura) (FIG. 2).

FIG. 2 – Rappresentazione schematica della struttura della catena di fornitura automobilistica



I dati sull'indotto fin qui analizzati riguardano le imprese accreditate come fornitori diretti dello stabilimento FMA, ma non le loro caratteristiche e soprattutto il loro stato nell'attuale congiuntura di crisi. Sulla base di un'indagine diretta, effettuata con il supporto delle strutture territoriali FIOM, e l'accesso a diversi database informatici, abbiamo raccolto ed elaborato una serie di informazioni qualitative sulle imprese regionali fornitrici dirette della FMA. Attraverso questa analisi siamo giunti al disegno di un quadro più dettagliato dell'indotto regionale dello stabilimento. Si tratta di un'indagine comparabile con quella realizzata nel 2003 e che quindi ci consente un'analisi diacronica sui mutamenti della composizione dell'indotto locale dello stabilimento di Pratola Serra (TAB. 2).

Guardando all'insieme delle imprese rilevato nel 2003, si osserva che delle 14 unità locali fornitrici, cinque non esistono più e le forniture sono state trasferite ad imprese localizzate fuori dalla Campania: si tratta di Valeo Cavi, Rieter Automotive (due unità locali), Cora e Delphi. Altre due unità locali, invece, pur continuando la loro attività produttiva, non rientrano più tra i fornitori diretti dello stabilimento FMA: si tratta di Denso Thermal Systems e Magneti Marelli Exhaust Systems che, tuttavia, risultano fornitori diretti degli stabilimenti di assemblaggio FIAT (*Fiers Tier Supplier*) e che probabilmente hanno trovato modalità operative funzionali a razionalizzare il sistema di forniture. Le altre sette unità locali, d'altra parte, hanno mantenuto la loro collocazione tra i fornitori FMA. Alcune di queste realtà – come vedremo nel dettaglio – hanno modificato la loro ragione sociale o la struttura societaria; quasi tutte stanno attraversando una fase di crisi, avendo subito le ricadute negative della riduzione di attività sia nella FMA, sia nello stabilimento FIAT di Pomigliano d'Arco.

I dati relativi all'estate 2010 evidenziano che tra i fornitori diretti di FMA sono localizzati nella provincia di Avellino tre unità locali d'impresa: si tratta della Almec Spa, della CRM Logint Srl e della Cablauto Srl.

La Almec, con sede legale a Pontedera (PI), fa parte dal 2008 del gruppo Tecnocontrol Srl. È localizzata a Nusco e realizza pressofusione in leghe di alluminio e lavorazioni meccaniche, oltre che per FMA – a cui fornisce in particolare la coppia dell'olio – anche per lo stabilimento FIAT di Pomigliano d'Arco, oltre che importanti gruppi industriali quali la Piaggio, la GM e Getrag. Nel 2003 contava 316 addetti che attualmente sono scesi a 270, di cui sono in CIG 30 unità. L'azienda ha dichiarato prima dell'estate un esubero di 50 unità. Il management potrebbe nel corso del prossimo anno ridimensionare l'organico, assestandolo su circa 220-250 addetti.

La CRM Logint, con sede legale a Salerno, si occupava di attività di logistica, gestione magazzino, movimentazione merci, trasporti e assemblaggio conto terzi. L'azienda ha altre tre sedi in Italia, oltre a quella avellinese. Nel 2003 operava direttamente nel sito di Pratola Serra, poi le attività sono state acquisite da Ceva e nel frattempo continuava svolgere attività di preassemblaggio di alcuni componenti presso l'unità locale di Mercogliano. Attualmente tale attività e i relativi addetti sono stati dismessi.

La terza impresa che opera in provincia di Avellino è la Cablauto, con sede legale in provincia di Caserta, ma con uno stabilimento a Pianodarmine. Si tratta di un'impresa in crisi dal 2006 che si occupava di cablaggi e che forniva anche lo stabilimento FIAT di Pomigliano d'Arco. In termini di addetti l'impresa è arrivata ad occupare fino a circa 250 lavoratori, attualmente conta 70 addetti che si trovano in CIG in deroga. È ancora in corso un dibattito sulla possibile riconversione del sito produttivo, ma non ci sono ancora progetti concreti (sono circolate ipotesi per una riconversione verso attività di produzione di componenti fotovoltaici).

Altre tre imprese si collocano nella provincia di Benevento: si tratta della Cablettra Spa, della Officine Meccaniche Carlo Beretta Sud Spa (C.B.S.) e della Tesma Tec Srl.

La prima azienda, la Cablettra, fa parte di un gruppo multinazionale (Con attività in Brasile, Cina, Polonia, Tunisia) con sede legale a Pavia e stabilimento a Limatola, ma si trova in amministrazione straordinaria dopo la dichiarazione dello stato di insolvenza nella primavera del 2009 e attualmente è in corso un programma di cessione. Nella relazione allegata al programma di cessione dei complessi aziendali, in relazione all'analisi delle cause che hanno portato all'insolvenza si legge testualmente: "eccessivo indebitamento verso terzi, riferibili alle diversificazioni storiche; crisi del settore automobilistico, e in

particolare di FIAT, che ha eroso la capacità economica di sostenere il debito; incapacità di diversificare la dipendenza dal monocliente FIAT che non ha permesso il recupero della leva operativa con i terzi, “necessaria” per il sostentamento del debito” (p. 18-19). Lo stabilimento di Limatola si occupava originariamente di cablaggi, cavi e accesso elettrici, ma già nella rilevazione del 2003 aveva modificato la sua attività in logistica avendo trasferito la manifattura prevalentemente negli impianti tunisini. Gli addetti in cassa integrazione straordinaria sono 91.

La C.B.S., azienda del gruppo milanese Beretta Carlo Italia, ha uno stabilimento a Limatola, si occupa di costruzione stampi e stampaggio lamiera e plastica, sia per aziende della componentistica sia per gli OEMs. Nello sito beneventano sono occupati 40 dipendenti di cui un terzo in cassa integrazione. L’azienda ha attraversato una fase di crisi nel corso degli ultimi due anni dovuta ad un eccessivo indebitamento.

La terza impresa beneventana è la Tesma Tec, con sede legale a Milano e stabilimento a Olivola. L’impresa fa parte del gruppo Tesma International che dal 2002 è stato acquisito dal gruppo austriaco Magna (dal 2005 Magna Powertrain). Lo stabilimento realizza la produzione di sistemi e componenti di pompe ad acqua e sistemi a olio per veicoli a motori. Si tratta di un’impresa che non rientrava tra i fornitori registrati nel 2003.

Gli altri quattro fornitori campani sono localizzati nella provincia di Napoli. Si tratta di Ben Vautier Spa, Par. Co. Spa, Meridbulloni Spa e GM Sinter South Srl. La Ben Vautier, azienda napoletana, con stabilimento a Caivano, si occupa della fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e per motori ed è specializzata nella produzione e nella successiva saldatura di elementi in lamiera su prodotti in metallo sinterizzato. L’unità locale di Caivano fornisce anche lo stabilimento FIAT di Pomigliano d’Arco. Nel 2003 contava 70 addetti che attualmente sono scesi a 55, ma lo stabilimento si trova in cassa integrazione straordinaria.

La GM Sinter South (ex Nuova Merisinter), ha sede legale a Torino e fa parte del gruppo MIBA Sinter Italia. Lo stabilimento che fornisce la FMA è localizzato ad Arzano (NA). Si occupa di produzione di componenti meccanici sinterizzati (pulegge di grosse e medie dimensioni per alberi motore e distribuzione, anelli e mozzi sincronizzatori per il cambio, rotori per pompe ad olio e mozzi per pompe acqua). Nel 2003 lo stabilimento contava 170 addetti che attualmente sono calati a 125 ed è prevista una procedura di mobilità che potrebbe assestare l’organico su circa 100 addetti nel corso dell’anno.

La Par. Co. (acronimo di Particolari e Componenti) è un’impresa fiorentina del settore chimico con stabilimento a Napoli che si occupa della produzione di serbatoi in plastica (liquidi refrigeranti, olio idroguida, olio freni, etc.). Lo stabilimento è fornitore sia di aziende della componentistica che di OEMs. L’azienda nel 2003 non era fornitore dello stabilimento FMA.

La Meridbulloni, infine, con sede a Castellammare di Stabia, produce minuteria metallica (viti, bulloni, etc.) e occupa circa un centinaio di addetti. Anche per questa azienda che è fornitore della FIAT di Pomigliano d’Arco si registra il ricorso alla cassa integrazione.

TAB. 2 – Fornitori di 1° livello dello stabilimento FMA con un'unità locale in Campania: localizzazione, produzione, addetti e situazioni attuale. Anni 2003 e 2010

Ragione sociale e forma giuridica	Località	Prov.	Attività/componenti	Addetti
Rilevazione 2003				
Almec Spa	Nusco	AV	Pressofusione	316
Denso Thermal Systems Spa	Pianodarmine	AV	Componenti elettromeccanici	950
Cablauto Srl	Pianodarmine	AV	Cablaggio elettrico	245
Valeo Cavi Srl	Pianodarmine	AV	Cablaggio elettrico	nd
Cablettra Spa	Limatola	BN	Cablaggio elettrico	90
Officine Meccaniche Carlo Beretta Sud Spa	Limatola	BN	Lavorazioni meccaniche	40
Rieter Automotive Fimit Spa (2 UL)	Pignataro Maggiore	CE	Vernici	140
Ben Vautier Spa	Caivano	NA	Componenti metallici	70
Cora Spa	Napoli	NA	Distribuzione	nd
Delphi Italia Automotive Systems Srl	Ercolano	NA	Componenti elettrici	nd
Magneti Marelli Spa	Caivano	NA	Componente elettromeccanici	138
Meridbulloni Spa	Castellammare di Stabia	NA	Minuteria metallica	105
Nuova Merisinter Spa	Arzano	NA	Componenti sinterizzati	170
Rilevazione 2010				
Almec Spa	Nusco	AV	Pressofusione, coppa olio 30 addetti in CIG	270
CRM Logint Srl	Mercogliano	AV	Preassemblaggio Attività dismessa	0
Cablauto Srl	Pianodarmine	AV	Cablaggio elettrico Attività dismessa Tutti addetti in CIG in deroga	70
Cablettra Spa	Limatola	BN	Cablaggio elettrico Fallita Tutti addetti in CIGS	91
Officine Meccaniche Carlo Beretta Sud Spa	Limatola	BN	Lavorazioni meccaniche Crisi da indebitamento Ricorso alla CIG	40
Tesma Tec Srl	Olivola	BN	Pompe e sistemi idraulici	Nd
Ben Vautier Spa	Caivano	NA	Componenti metallici Azienda in crisi Tutti addetti in CIGS	55
Par. Co. Spa	Napoli	NA	Serbatori e componenti idraulici	nd
Meridbulloni Spa	Castellammare di Stabia	NA	Minuteria metallica Crisi di mercato Ricorso alla CIG	100
GM Sinter South Srl	Arzano	NA	Componenti sinterizzati Ridimensionamento Procedura di mobilità	125

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Sulla base delle analisi compiute è possibile ricostruire una stima complessiva dell'impatto occupazionale della presenza dello stabilimento FMA sull'economia locale, mettendo insieme gli addetti diretti dello stabilimento di Pratola Serra, quelli che operano nelle imprese di servizio interne al sito industriale FMA (*Service Supplier*) e quelle, invece, dell'indotto di primo livello

che si trovano nelle tre province di Avellino, Benevento e Napoli (*Regional First Tier Supplier*) (TAB. 3).

Nel complesso sommando i tre aggregati si ottiene una stima per il 2010 pari 3.141 addetti, di cui oltre la metà direttamente impiegati in FMA, il 19% nelle imprese terze localizzate nel sito industriali di Pratola Serra e la restante parte del 29% nelle imprese dell'indotto regionale di primo livello. Confrontando i dati del 2010 con quelli relativi al 2003, si osserva chiaramente che è aumentano in termini assoluti e percentuali il peso degli addetti interni al sito di Pratola Serra, ma soprattutto si è drasticamente ridotto il numero degli addetti dell'indotto regionale di primo livello, a causa del ridimensionamento del numero delle imprese locali che forniscono la FMA e della loro dimensione media

TAB. 3 – *Stima dell'impatto occupazionale regionale della FMA. Anni 2003 e 2010*

	Addetti (n.)		Addetti (%)	
	2003	2010	2003	2010
FMA	1.421	1.647	29,9	52,4
Service Supplier	837	594	17,6	18,9
Regional First Tier Supplier (stima)	2.500	900	52,5	28,7
Totale	4.758	3.141	100,0	100,0

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

3. Le altre componenti dell'industria dell'auto provinciale

Oltre alle imprese che operano nell'ambito delle forniture alla FMA, nella provincia di Avellino esistono altre tre componenti dell'industria dell'auto: (a) la prima è rappresentata dall'insieme delle imprese che lavorano per conto dello stabilimento FIAT "Giambattista Vico" di Pomigliano d'Arco, (b) il secondo, quelle che operano per lo stabilimento SATA di Melfi e (c) il terzo gruppo d'imprese lavorano per lo stabilimento Irisbus di Valle Ufita. Pur essendo l'area dell'avellinese in posizione baricentrica rispetto ai due stabilimenti, in questo territorio, come vedremo nel dettaglio, le imprese che forniscono i due stabilimenti di assemblaggio sono di numero ridotto e tendenzialmente in riduzione e qualitativamente – fatte alcune eccezioni – posizionate su segmenti di attività a ridotto valore aggiunto.

Entrando nel dettaglio delle imprese che operano nell'ambito delle forniture per lo stabilimento FIAT di Pomigliano d'Arco e non trattate in precedenza, si rilevano tre unità locali: la Denso Thermal Systems SpA, la Lima Sud Spa e la ASM Srl. La Denso, localizzata a Pianodarmine e appartenente all'omonimo gruppo giapponese, è una grande realtà industriale che produce climatizzatori, moduli raffreddamento motore e scambiamenti di motori anche per altri stabilimenti del gruppo FIAT. Attualmente occupa circa 900 addetti, un valore in calo rispetto alle 950 unità registrate nel 2003. Lo stabilimento ha subito gli effetti negativi della riduzione di attività nello stabilimento napoletano, evidenziato dal ricorso alla cassa integrazione. La seconda realtà è la Lima Sud, anch'essa localizzata a Pianodarmine, e svolge attività di stampaggio producendo per pomigliano le cerniere delle portiere. Fornisce anche altri stabilimenti FIAT, in particolare la Sevel. In termini di addetti lo stabilimento irpino occupa 83 persone, un valore inferiore ai 115 rilevato nel 2003, e che sempre in relazione alla crisi produttiva dello stabilimento di Pomigliano, fanno attualmente due settimane di cassa integrazione al mese. La terza realtà

di questo gruppo è la ASM che svolge attività di stampaggio e lavorazioni di metalli. A settembre 2010 conta 161 dipendenti. Di questi, 32 ex apprendisti sono destinati alla fuoriuscita, con il ricorso agli ammortizzatori sociali. Hanno esaurito CIGO e CIGS e attualmente sono in cassa integrazione in deroga per una media di 70 lavoratori. Oltre alle tre imprese ancora attive segnaliamo la chiusura di Tecnostampi Srl che è in attesa di approvazione decreto per proroga della CIGS per fallimento.

Il secondo gruppo di imprese dell'industria dell'auto nella provincia di Avellino sono collegate allo stabilimento SATA di Melfi, si tratta di FIM Sud Spa e SIGIT Spa, che sono fornitori di primo livello dello stabilimento lucano, a cui si aggiunge la Prosidea SpA che è un'impresa di subfornitura. La FIM Sud conta stabilimenti, uno a Pianodarmine e il secondo a San Mango. Si occupa della produzione di molle e minuterie metalliche e nel complessivamente occupa 69 lavoratori che attualmente sono in condizione di cassa integrazione per due settimane al mese. La SIGIT e la Prosidea sono due imprese del comparto chimico: la prima si occupa di lavorazioni in gomma-plastica, mentre la seconda realizza stampature, imbottiture di lamiera, isolamenti e coibentazione, con un totale di 18 dipendenti, attualmente però in CIGS a zero ore. Tra le imprese che hanno dismesso la loro attività ricordiamo il fallimento della LBF Srl che contava circa 30 addetti (TAB. 4).

TAB. 4 – Imprese localizzate nella provincia di Avellino e che operano nell'ambito della catena di fornitura degli stabilimenti FIAT. Settembre 2010

Azienda	Comune	Produzione	Addetti
<i>Fornitori 1° livello FIAT "Giambattista Vico" - Pomigliano d'Arco (NA)</i>			
Denso Thermal Systems Spa	Pianodarmine	Climatizzatori, moduli raffreddamento motore e scambiatori di calore	900
Lima Sud Spa	Pianodarmine	Stampaggio, cerniere porte	83
ASM Srl	Pianodarmine	Stampaggio metalli e lavorazioni meccaniche	161
<i>Fornitori 1° livello SATA - Melfi (PZ)</i>			
FIM Sud Spa	Pianodarmine San Mango	Molle e minuterie metalliche	69
SIGIT Spa	Lacedonia	Lavorazioni gomma e plastica	nd
<i>Subfornitori SATA - Melfi (PZ)</i>			
Prosidea Spa	Atripalda	Stampature e imbottitura lamiera, isolamenti o coibentazione	nd

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

Il terzo gruppo di imprese è collegato allo stabilimento Irisbus di Valle Ufita che si occupa di produzione di autobus. Nel 2003 questo impianto aveva un indotto diretto localizzato nella provincia di Avellino composto da 21 imprese di cui risultano attive attualmente soltanto 10 (TAB. 5): hanno cessato la loro attività in particolare la Sguinzi Pietro Spa, la Socadir Spa, la Stamperia Irpina e la Solfer Componenti Spa. Nel caso invece delle Auto Avio Srl e della Taema Srl c'è stata una fusione di attività che ha dato vita ad una nuova realtà aziendale che occupa 87 addetti.

TAB. 5 – *Imprese localizzate nella provincia di Avellino che lavorano per lo stabilimento Irisbus di Valle Ufita. Settembre 2010*

Ragione sociale forma giuridica	Localizzazione stabilimento	Attività
Auto Avio - Taema Srl	Nusco	Lavorazione materiali compositi
Centro Affilatura Srl	Venticano	Costruzione, manutenzione utensileria
TMM	Rocca San Felice	Carpenteria metallica
Grelle Metalmeccanica Sas	Venticano	Carpenteria metallica
Officine Leone Srl	Flumeri	Fabbricazione e lavorazioni meccaniche
PEM Srl	San Martino Valle Caudina	Lavorazioni meccanica di precisione
Se. Con. Srl	Torre Le Nocelle	Manufatti in plastica rinforzata
Smada Elettromeccanica Srl	Nusco	Lavorazione verniciatura lamiera
Siderstamp Sas	Montefredano	Stampaggio lamierati
C.M.S. Spa	Morra de Sanctis	Costruzione stampi, stampaggio
<i>Aziende che hanno cessato l'attività dopo il 2003</i>		
Sguinzi Pietro Spa	Pianodarmine	Costruzione componenti di carrozzeria
Socadir Spa	Calitri	Lavorazioni metalli
Stamperia Irpina	Pianodarmine	Carpenteria metallica
Solfer Componenti Spa	S. Angelo dei Lombardi	Parti e accessori motori e autoveicoli

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.

4. L'iniziativa consortile Irpina Automotive

Nei decenni scorsi la presenza della grande industria automobilistica extraregionale non ha indotto significativi processi di crescita e qualificazione del sistema produttivo locale. L'espansione dell'industria dell'auto locale – intesa come crescita e consolidamento di iniziative imprenditoriali nell'ambito della subfornitura autoveicolare – è stata limitata negli anni dai caratteri strutturali del sistema produttivo e dell'imprenditoria locale già evidenziati sopra e dall'impostazione delle politiche di sviluppo territoriali.

Le politiche di sviluppo, infatti, hanno puntato ad attrarre investimenti per assicurare certi livelli di occupazione industriale, senza preoccuparsi troppo di innescare dei processi di radicamento territoriale del sistema produttivo all'interno dei quali far crescere l'imprenditoria locale come è accaduto in altri territori¹⁶.

Su scala locale ciò ha limitato l'accumulazione di capitale e di conoscenza e, in ultima istanza, i processi di sviluppo endogeno di un sistema industriale che rimane tuttora fortemente dipendente dalle scelte dei *global players* del settore automobilistico presenti sul territorio e che dispone di poche risorse per esprimere una propria autonomia strategica, adeguata ai processi competitivi internazionali che riguardano il settore *automotive*. Si tratta di limiti che si registrano già su scala regionale, ma che nel caso della provincia di Avellino risultano più sensibili, sia per fattori di ordine dimensionale, sia per fattori qualitativi che riguardano soprattutto i *network* tra i centri di R&S pubblici e privati.

¹⁶ Si veda ISIAM, Iniziative locali per il sostegno e lo sviluppo dell'industria della componentistica auto, Università di Salerno, Fisciano, 13 maggio e 10 giugno, 2009. Nel corso dei seminari sono stati analizzati casi di iniziative intraprese su scala sub-regionale, in aree a elevata concentrazione di imprese del settore auto, accomunati dall'orientamento alla crescita e alla qualificazione della filiera automotive e al suo radicamento territoriale.

Le esperienze che si osservano nelle regioni del Centro-Nord, dove è presente una significativa parte della filiera *automotive*, evidenziano un rilevante cambiamento di scala nelle politiche industriali per il settore dell'industria dell'auto. Accanto al tradizionale rapporto tra grande impresa e governo centrale, assumono progressivamente maggiore rilevanza le arene politiche territoriali in cui l'attore pubblico locale, la grande impresa multinazionale (*Global Players*) e le PMI locali operano in una logica di filiera per elaborare prospettive di sviluppo locale coerenti con lo scenario competitivo internazionale. In questo scenario le tematiche centrali per le politiche di sviluppo di settore – a livello territoriale e nazionale – dovrebbero affrontare prioritariamente alcuni temi: l'innovazione della filiera produttiva, soprattutto in relazione al riposizionamento della stessa sulla frontiera tecnologica (efficienza energetica, propulsioni alternative, nuovi materiali, etc.); il rafforzamento delle esperienze di aggregazione e d'integrazione in una logica di filiera, puntando sulle forme più efficienti di cooperazione tra imprese e tra filiere produttive; lo sviluppo di sistemi di *governance* dei sistemi produttivi territoriali capaci di regolare, su una scala territoriale adeguata, i processi di crescita e qualificazione delle imprese locali.

Nel caso del sistema dell'industria dell'auto avellinese, l'iniziativa promossa dall'imprenditoria locale a luglio del 2008, vale a dire la costituzione del consorzio Irpinia Automotive Scrl va nella direzione indicata. L'imprenditoria locale, prendendo atto della rilevanza del settore dell'autoindustria per la provincia di Avellino e allo stesso tempo dei limiti della struttura d'impresa territoriale, hanno promosso l'aggregazione delle piccole e medie imprese locali, attraverso la costituzione del consorzio, per cercare di superare alcuni dei limiti strutturali delle singole realtà aziendali e presentarsi con un'accresciuta capacità competitiva nella filiera *automotive*. Il Consorzio raggruppa 22 imprese della provincia di Avellino, selezionate in un'ottica di filiera (TAB. 6). Nelle intenzioni dichiarate dal management del Consorzio le iniziative in progetto riguardano la realizzazione di un centro servizi comuni (con, ad esempio, un laboratorio tecnico di taratura e prove sui materiali), un servizio centralizzato per gli acquisti per migliorare le economie di costo, un servizio di consulenza per la gestione dei sistemi di qualità e di sicurezza, un centro comune per attività di ricerca, formazione, risparmio energetico, un servizio di pubblicizzazione delle imprese consorziate e, infine, la possibilità in futuro di proporre anche sul mercato dei servizi propri.

Si tratta di progetti che finora non hanno visto la loro piena realizzazione, d'altra parte, la prima attività consortile concreta è stata la partecipazione ad un bando regione per l'attivazione di un Contratto di programma (a valere su art. 2 L.R. n. 12 del 2007) che vede coinvolte 18 imprese del Consorzio in un progetto che prevede investimenti per un importo di circa 62 milioni di euro da destinare ad ampliamenti delle strutture esistenti e ad attività di R&S. Il progetto è tuttora in fase di valutazione da parte delle strutture della Regione Campania.

TAB. 6 – *Imprese che aderiscono all’iniziativa consortile Irpinia Automotive (2008)*

Ragione Sociale	Forma giuridica	Sede legale	Provincia	Attività
CMA Srl		Avella	AV	Fabbricazione e revisione macchine utensili
CTM Srl		Atripalda	AV	Lavorazioni meccaniche, costruzione stampi, costruzione e installazioni utensili e impianti industriali
DM Trading Srl		Avellino	AV	Servizi alle imprese
Ekd Project Srl		Frigento	AV	Disegno, progettazione di impianti elettrici e meccanici, di macchinari e di autoveicoli
Elbor Srl		Montefredane	AV	Produzione fili per saldatura
F.A.R. Systems Spa		Rovereto	TN	Fabbricazione, manutenzione e riparazione di apparecchiature controllo dei processi industriali
F.I.M. Sud Spa		Pianodarmine	AV	Produzione di minuterie metalliche, molle di acciaio, tranciati
I.B.S. Srl		Calitri	AV	Assemblaggio accumulatori, recupero piombo da batterie esauste
Imas Srl		Montefredane	AV	Fabbricazione e assemblaggio parti e strutture metalliche
Irpinia Zinco Srl		Lacedonia	AV	Zincatura a caldo di prodotti siderurgici
Italcontainers Meridionale Srl		Mercogliano	AV	Produzione e revisione di contenitori metallici
La Stamp Srl		Montefredane	AV	Lavorazione meccanica, stampaggio in lamiera, saldature , trattamenti termici, assemblaggio
L.B.F. Srl		Montemiletto	AV	Lavorazione carpenteria metallica, stampaggio, costruzione stampi
Nastamec Srl		Montefredane	AV	Installazione apparecchi di misurazione e controllo dei processi industriali
Nuova S.A.M. Spa		Calitri	AV	Produzione accumulatori
Officine Leone Srl		Flumeri	AV	Fabbricazione macchine e materiale meccanico
Prosidea Spa		Atripalda	AV	Stampature e imbutitura di lamiera di acciaio, isolamento e coibentazione termoacustica
Saira Alluminio Spa		Verona	VR	Lavorazioni meccaniche per applicazioni ferrotranvieri
Se. Con. Srl		Torre le Nocelle	AV	Manufatti in plastica rinforzata
Siderstamp Sas		Montefredane	AV	Taglio e stampaggio laminati metallici
Stamec Srl		Montefredane	Av	Produzione e assemblaggio componenti meccaniche e stampi
Tecnofibre Srl		Morra de Sanctis	AV	Lavorazioni fibre

Fonte: nostra elaborazione su dati Irpinia Automotive.

Nel biennio trascorso lo scenario economico e quello di settore risultano profondamente mutati, sia per il cambio delle condizioni macro economiche e di mercato, sia per i conseguenti mutamenti nelle strategie dei principali *global players* del settore automobilistico, tra cui la stessa FIAT che ha acquisito la Chrysler, ha presentato il nuovo piano industriale “Fabbrica Italia” e ha avviato un profondo processo di ridefinizione in Italia dei rapporti con le istituzioni, con gli attori delle relazioni industriali e con i partner industriali. Nell’attraversamento della crisi, d’altra parte, molte piccole e medie imprese locali si sono trovate in grave crisi, anche quelle – o almeno una parte – che a suo tempo hanno partecipato al processo del consorzio Irpinia Automotive, ma che oggi esprimono delle esigenze e delle priorità imprenditoriali profondamente mutate.

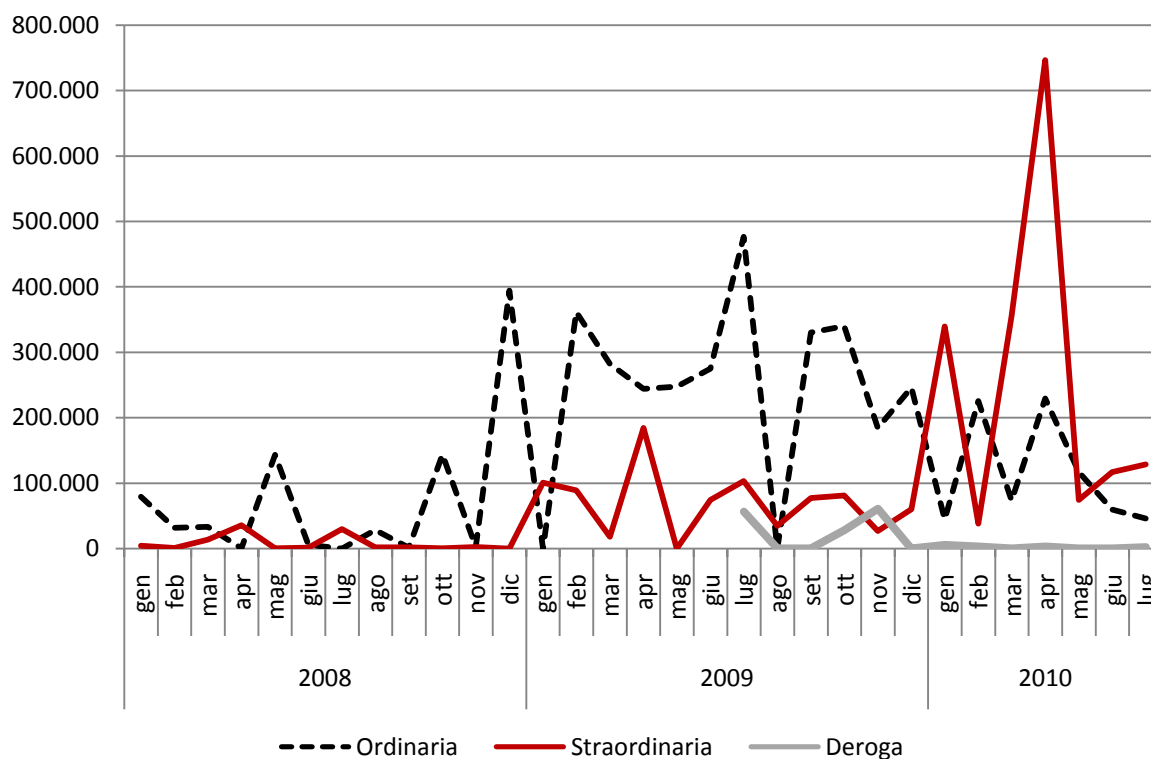
5. La crisi del settore metalmeccanico provinciale

La crisi economica dell'ultimo biennio 2008-2009 ha avuto un impatto più pesante sul settore metalmeccanico della provincia di Avellino che però già negli anni precedenti aveva manifestato una dinamica imprenditoriale in difficoltà.

Per leggere l'impatto della crisi sul settore metalmeccanico è possibile far ricorso ai dati statistici disponibili relativi alle ore di Cassa integrazione guadagni (CIG) autorizzate dall'INPS¹⁷ nel periodo che va da gennaio 2007 a luglio 2010, su base mensile, distinguendo tra le tre tipologie di Cassa integrazione: Ordinaria (CIGO), Straordinaria (CIGS) e in Deroga (CIGD).

L'analisi dei dati evidenzia che il totale delle ore di CIG autorizzate crescono a partire dalla seconda metà del 2008 (il triplo rispetto al dato del 2007) per poi esplodere nel 2009 (sei volte il valore raggiunto nel 2008) e mantenersi su questi livelli nei primi sette mesi del 2010. L'analisi per tipo di CIG mostra che nel 2008 cresce il ricorso alla CIGO, mentre nell'anno successivo (2009) nonostante l'aumento continua della CIGO, si registra una crescita molto più accentuata della CIGS: guardando ai primi sette mesi dell'anno, nel 2009 raggiunge valore quasi sette volte quelli del 2008, e nel 2010 si raggiungono valori che salgono ancora a oltre tre volte quelli del 2009. Discorso a parte per CIGD che ha una portata limitata nel 2009 e nel 2010 per dei vincoli legati ai suoi campi di applicazione (FIG. 3).

FIG. 3 – Ore di cassa integrazione autorizzate nel settore metalmeccanico nella provincia di Avellino, distinte per CIGO, CIGS e CIGD. Periodo gennaio 2008 – luglio 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati INPS, Osservatorio sulla Cassa Integrazione Guadagni.

¹⁷ Si veda INPS, Osservatorio sulle ore autorizzate di cassa integrazione guadagni.

Per capire quali sono state le conseguenze per il lavoro di un così ampio ricorso alla CIG nel periodo 2008-2010 è possibile fare delle stime delle posizioni di lavoro e del numero di lavoratori coinvolti dalla CIG, utilizzando la metodologia di stima messa a punto dall'*Osservatorio CIG del Dipartimento Settori Produttivi, Industria-Agricoltura-Artigianato* della CGIL. In base a questo metodo di stima, su base base annua nella provincia di Avellino si stima che il numero di posizioni lavorative a zero ore – un indicatore che ci dà la stima del lavoro non utilizzato – sono passate da 334 nel 2007, a 498 nel 2008, per poi aumentare rapidamente nel 2009 a 2.074 e attestarsi a 2.329 a luglio del 2010. È rilevante sottolineare che tra il 2009 e il 2010, il rapporto tra CIGO e CIGS si ribalta a favore della CIGS che rappresenta la quota più elevata di posizioni lavorative a zero ore.

Il numero delle posizioni lavorative esprime, d'altra parte, il valore minimo teorico di lavoratori coinvolti dalla CIG. Il numero effettivo di lavoratori in CIG, però, viene approssimato meglio dall'indicatore che esprime la media dei lavoratori coinvolti dalla CIG. Utilizzando quest'ultimo indicatore si calcola che su base annua in media i lavoratori cassintegrati sono passati da 668 nel 2007, a 997 nel 2008, poi a 4.147 nel 2009 fino ad arrivare a 4.658 a luglio del 2010 (TAB. 7).

TAB. 7 – Ore di cassa integrazione autorizzate nel settore metalmeccanico in provincia di Avellino, corrispondenti posizioni lavorative a zero ore e media lavoratori coinvolti. Anni 2007-2010*

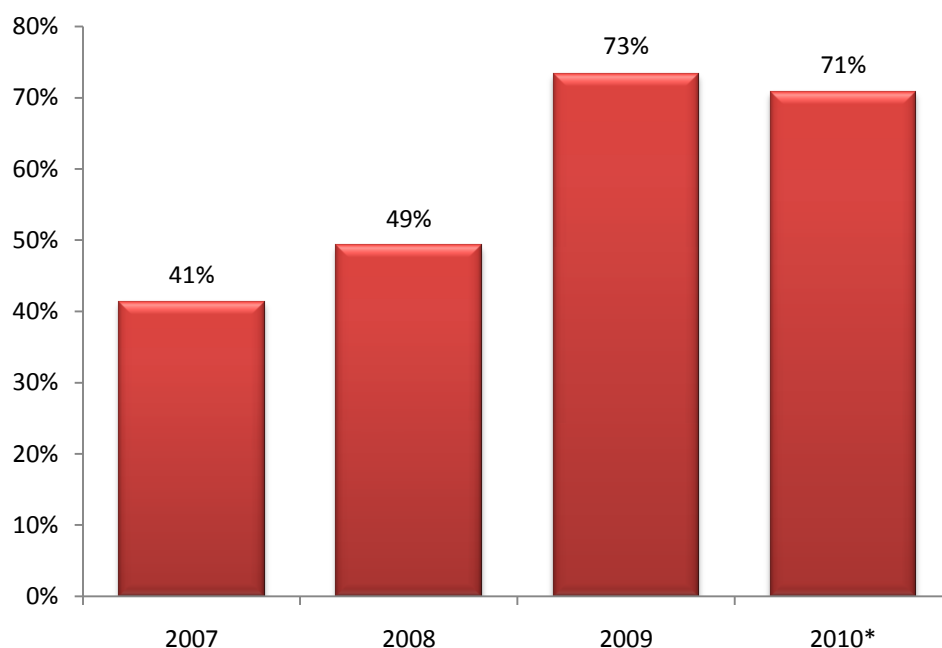
	2007	2008	2009	2010*
Ore di CIG autorizzate				
Ordinaria	322.805	863.579	2.986.700	795.366
Straordinaria	318.784	93.205	850.217	1.800.031
Deroga	0	0	144.447	13.303
Totale	641.589	956.784	3.981.364	2.608.700
Numero di posizioni lavorative a zero ore				
Ordinaria	168	450	1.556	710
Straordinaria	166	49	443	1.607
Deroga	0	0	75	12
Totale	334	498	2.074	2.329
Media Lavoratori coinvolti				
Ordinaria	336	900	3.111	1.420
Straordinaria	332	97	886	3.214
Deroga	0	0	150	24
Totale	668	997	4.147	4.658

* Per l'anno 2010, i valori si riferiscono al periodo gennaio-luglio.

Fonte: nostra elaborazione su dati INPS, *Osservatorio sulla Cassa Integrazione Guadagni*.

La crisi della metalmeccanica in provincia di Avellino ha un elevato peso sull'intera struttura produttiva. La rilevanza della crisi, infatti, è evidente se si considera l'incidenza delle ore di CIG concesse nel settore metalmeccanico su totale delle ore concesse nell'industria provinciale. L'elaborazione di tale indicatore evidenzia che il settore metalmeccanico copre una quota crescente sul totale delle ore concesse all'intera industria manifatturiera irpina: passa, infatti, dal 41% nel 2007 al 49% nel 2008 e poi sale nel 2009 arrivando al 73%, e si assesta al 71% a luglio del 2010 (FIG. 4).

FIG. 4 – Rapporto percentuale delle ore di CIG autorizzate nel settore metalmeccanico sul totale delle ore autorizzate nel settore manifatturiero in provincia di Avellino. Anni 2007-2010*



* Per il 2010 il valore si riferisce al periodo gennaio-luglio.

Fonte: nostra elaborazione su dati INPS, *Osservatorio sulla Cassa Integrazione Guadagni*.

L'impatto della CIG sulla struttura occupazionale emerge anche rapportando la stima della media dei lavoratori in CIG sul totale dell'occupazione industriale, ottenendo l'incidenza dei cassintegrati del settore della metalmeccanica sull'occupazione industriale. Considerando la media 2009, si rileva che gli occupati dipendenti dell'industria in senso stretto erano nella provincia di Avellino 22.742¹⁸, mentre il numero medio di cassintegrati nella metalmeccanica calcolati per lo stesso periodo – vale a dire 4.147 persone – erano 18,2% dell'intera occupazione industriale provinciale.

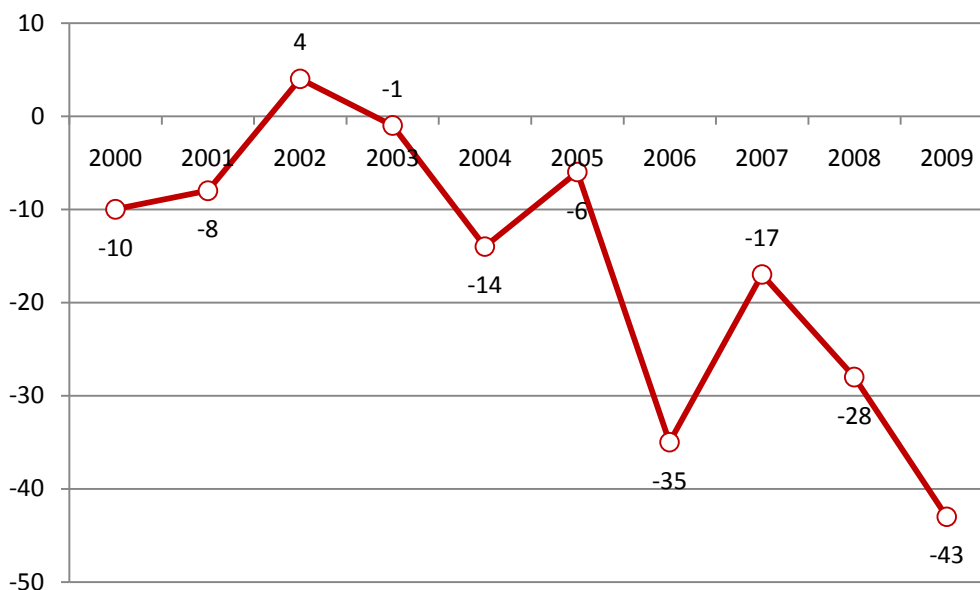
L'impatto della crisi è stato molto rilevante per la metalmeccanica, ma c'è da evidenziare che il settore già negli anni precedenti la crisi esprimeva una dinamica imprenditoriale negativa. Analizzando le statistiche fornite da Unioncamere¹⁹, in particolare il saldo tra le nuove imprese iscritte e quelle cancellate per settore, si evidenzia per la metalmeccanica una dinamica negativa per tutto il periodo 2000-2009. Per l'intera economia, al contrario, le statistiche evidenziano che dopo un periodo di crescita del saldo tra imprese iscritte e cancellate durato fino alla vigilia della crisi nel 2007, nell'ultimo biennio c'è stato un rallentamento netto nella dinamica imprenditoriale che comunque, rispetto al settore metalmeccanico, ha sempre espresso valori positivi (FIG. 5).

¹⁸ Si veda ISTAT, *Rilevazione sulle forze di lavoro. Media 2009*, Roma, 28 aprile 2010.

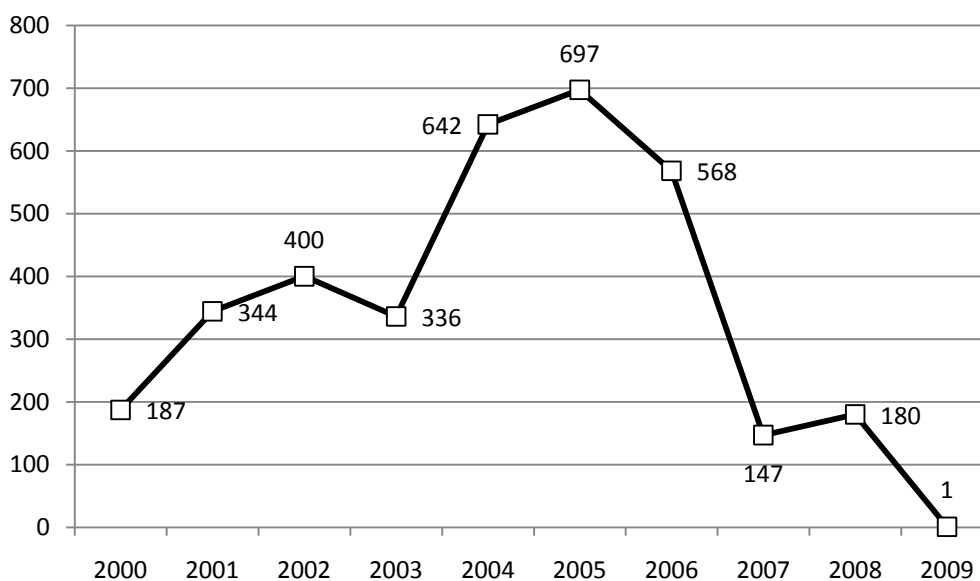
¹⁹ Si veda Unioncamere, *Movimpresa 2009*.

FIG. 5 – Saldo tra imprese iscritte e cancellate presso la Camera di Commercio di Avellino nel settore metalmeccanico e nell'intera economia. Anni 2000-2009

SETTORE METALMECCANICO



TOTALE ECONOMIA



Fonte: nostra elaborazione su dati Unioncamere, *Movimpresa* 2009.

Appendice A

L'investimento pubblico per Contratti di Programma relativi allo stabilimento FMA

La politica industriale nazionale ha avuto un ruolo cruciale nell'indirizzare le scelte d'investimento della FIAT nel sito di Pratola Serra. È noto infatti, che sia la costruzione dello stabilimento, sia il successivo investimento funzionale alla produzione di nuovi prodotti, sono stati realizzati con il supporto di significativi incentivi pubblici. In particolare, la parte più consistente di tali finanziamenti è stata concessa attraverso lo strumento del "Contratto di programma" che, nell'ambito della *Programmazione negoziata*, è uno dispositivo diretto alle grandi imprese o ai consorzi per la realizzazione di progetti volti a consentire il rapido avvio di nuove iniziative produttive e la creazione di occupazione aggiuntiva nelle aree depresse.

Il primo Contratto di programma che ha riguardato la FMA è stato quello per la sua costruzione e avvio produttivo. Il Contratto, che riguardava numerosi altri investimenti oltre a quello per la FMA, è stato firmato dal Ministero dello Sviluppo del Mezzogiorno e dalla FIAT il 5 novembre 1991 e prevedeva che lo stabilimento a regime avesse un personale di 1.420 persone. In base ai dati pubblicati dal CIPE²⁰ l'assetto finale del contratto ha portato alla realizzazione nel sito avellinese di un investimento tecnologico pari a 2.108.688 milioni di lire di cui 774.352 a carico dello stato (il 37% degli investimenti tecnologici), a cui va aggiunto un investimento in formazione di 44.886 milioni di lire, di cui 40.397 a carico dello stato (il 90% dell'investimento in formazione). Nel complesso sommando gli oneri a carico dell'erario per i due capitoli di spesa si calcola un impegno pubblico di 814.749 milioni di lire, pari al 38% del valore complessivo dell'investimento per la realizzazione, l'avvio e la formazione dei lavoratori della FMA.

Il secondo Contratto di programma che ha riguardato la FMA è stato diretto alla messa in produzione di nuovi propulsori diesel (1.6 e 1.9 JTD a due e quattro valvole). Il contratto è stato firmato tra il Ministero delle Attività Produttive e le società FIAT Powertrain Italia Srl, F.M.A. Srl e Elasis Scpa il 19 febbraio 2006 (Delibera CIPE 29 luglio 2005)²¹. Il Contratto prevedeva un investimento industriale complessivo di 180 milioni di euro, di cui 27 milioni di euro a carico dello stato (il 15% dell'investimento totale) che, oltre al rinnovamento delle produzioni, avrebbe dovuto garantire un'occupazione aggiuntiva diretta di 529 unità lavorative anno (ULA). Il contributo pubblico, da accordo, sarebbe stato erogato in tre rate annuali (2005, 2006 e 2007). In base all'ultimo monitoraggio realizzato dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica del Ministero dello Sviluppo aggiornato al 31 dicembre del 2008²², l'Azienda ha portato al termine l'intero investimento, rispettando gli impegni di incremento occupazionali preventivati.

²⁰ CIPE, *Assetto finale del 2° Contratto di Programma con il gruppo FIAT del 5 novembre 1991*, Delibera n. 78, Gazzetta Ufficiale n. 251, I, del 27 ottobre 1998.

²¹ CIPE, *Contratto di programma tra il Ministero delle Attività Produttive e le società FIAT Powertrain Italia S.r.l., F.M.A. S.r.l. e Elasis S.c.p.a.*, Delibera n. 111, Gazzetta Ufficiale n. 303, Ord, del 30 dicembre 2005.

²² Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, *Rapporto Annuale 2008*, DPS, Roma, 2010.

Nel complesso l'investimento pubblico nella FMA è stato di circa 421 milioni di euro (semplice conversione del valore in lire degli investimenti realizzati, 2.153 miliardi di lire) per la sua costruzione nella prima metà degli anni Novanta a cui si sono aggiunti circa 27 milioni di euro per la produzione dei nuovi propulsori nella seconda metà degli anni Duemila. È opportuno ricordare questi dati, soprattutto nell'attuale fase di crisi della fabbrica irpina, per evidenziare che nel sito FMA sono state investite risorse pubbliche al fine di raggiungere obiettivi di sviluppo del tessuto produttivo locale e di crescita della base occupazionale che oggi sembrano essere rimessi in discussione.

TAB. A – *Contratti di Programma che hanno riguardato la FMA: investimenti, oneri per lo stato e occupazione aggiuntiva attesa*

	Investimento	Oneri per lo stato	% Oneri pubblici / Investimento	Occupazione aggiuntiva (ULA)
Contratto di Programma del 5 novembre 1991 - Valori in Milioni di Lire				
Investimenti tecnologici	2.108.688	774.352	37	1.420
Formazione	44.886	40.397	90	-
Totale	2.153.574	814.749	38	1.420
Contratto di Programma del 19 febbraio 2006 - Valori in Euro				
Investimenti tecnologici	180.400.000	27.451.300	15	529
Totale (Euro*)	1.292.628.150	448.234.042	35	1.949

* I totali sono la somma tra la conversione in Euro dei dati in Lire relativi al Contratto del 1991 e quelli relativi al Contratto del 2006.

Fonte: nostra elaborazione su dati CIPE.

Appendice B

Principali documenti di contrattazione sindacale nello stabilimento FMA

Tipo e data documento	Materia del documento	Firmatari
Accordo 11 giugno 1993	Regolamentazione attività lavorativa FMA- SATA Retribuzione variabile di competitività Orario di Lavoro relazioni sindacali	FIM FIOM UILM FISMIC Nazionali
Accordo 31 gennaio 1996	Integrativo all'accordo 11/06/93	FIM FIOM UILM FISMIC Nazionali
Accordo 15 dicembre 1998	Inizio applicazione premio di Competitività Variabile	FIM FIOM UILM FISMIC Nazionali
Verbale di Accordo 30 agosto 2001	Cadenza della festività Santo Patrono	RSU FMA
Verbale di Intesa 3 marzo 2003	Ridefinizione orari di lavoro eliminazione della doppia battuta, Mensa a scorrimento	FIM UILM FISMIC UGL Provinciali
Verbale di Intesa 14 aprile 2004	Equiparazione salariale maggiorazione turno notte	RSU FMA
Verbale di Intesa 27 ottobre 2004	Regolamentazione orario lavoratori della centrale termica	RSU FMA
Verbale di Intesa 20 dicembre 2005	Modifica orario Lavoratori Manutenzione	RSU FMA
Verbale di Intesa 1 marzo 2005	Regolamentazione permessi per componenti del direttivo	RSU FMA
Verbale di Intesa 12 luglio 2005	Passaggio riposo settimanale al sabato Equiparazione Maggiorazioni durante lavoro festivo Regolamentazione permessi per componenti del direttivo	RSU FMA
Verbale di Intesa 27 novembre 2006	Regolamentazione orario manutenzione riposo a scorrimento	RSU FMA
Verbale di Intesa 23 maggio 2007	Regolamentazione orario manutenzione	RSU FMA
Verbale di Intesa 23 gennaio 2007	Passaggio al sabato riposo lavoratori ute basamento	RSU FMA

Fonte: nostra elaborazione su dati FIOM-CGIL Avellino.