

## **"Settore Auto" la sfida del cambiamento tra incubo e realtà**

La crisi del settore dell'auto significa oggi come ieri la crisi del settore della componentistica auto. L'aggravante italiana di questa crisi è rappresentata dal sostanziale assenza di un piano industriale di Fiat Auto in grado di indicare una prospettiva chiara per tutti gli stabilimenti del gruppo presenti in Italia, compresi quelli che oggi sono dediti alla produzione di motori. Il tentativo della Lasme di Melfi di voler procedere alla chiusura dello stabilimento di San Nicola per concentrare l'intera produzione in Liguria rappresenta un caso emblematico di quelli che potrebbero essere in futuro le scelte di altre aziende che insistono sull'indotto Fiat di Melfi. Un caso particolarmente emblematico perché si tratta di una tentata chiusura che non ha ragioni industriali non avendo la Lasme, perso la produzione di alzacristalli per la Grande Punto (compresa la nuova versione della Punto Evo) e l'assemblaggio del modulo porta per altre vetture assemblate a Mirafiori, Cassino, Pomigliano e Termini Imerese (compreso il nuovo Ducato prodotto dalla SEVEL). a differenza di altri casi del passato come Cf Gomma, Rejna e Valeo che hanno chiuso per perdita della commessa,

Attualmente nell'indotto di Melfi insistono 24 aziende, di cui 20 fornitrici di primo livello, 2 di secondo livello (Commer TGS e AVELDA) e altre 2 di logistica (FDM e FT Logistic). L'occupazione complessiva all'inizio di settembre di quest'anno era di poco superiore ai 3 mila addetti, più altri 150 lavoratori in somministrazione e 120 provenienti dagli stabilimenti Fiat di Pomigliano e Cassino (negli stabilimenti Magneti Marelli e Ergom). Oltre alle produzioni per SATA, alcune aziende producono ancora per la Nuova Lancia Y assemblata a Termini Imerese (Stampiquattro, Johnson Controls, Lasme, Bundy, Mubea, Proma, Mecoflex, ex SMP, Benteler, Magneti Marelli) e per alcuni modelli assemblati a Mirafiori, in particolare per il vecchio modello della Punto e per i modelli Idea e Alfa Mito (Johnson Controls, Bundy, Lasme, Mubea, Mecoflex. Ex SMP, Benteler, Magneti Marelli, ex OSL, Ergom, Emarc). Produzioni minori interessano lo stabilimento di Cassino e la SEVEL. Solo la MAC (ex OSL) e la Mecoflex hanno in corso produzioni per l'estero per marchi diversi da FIAT (Opel e Volkswagen).

Il quadro delle industrie regionali del settore auto presenti in regione che hanno chiuso o collocato in mobilità parte dei propri dipendenti rende ancora più critico il quadro del comparto e rende necessario per la FIOM un intervento organico del Governo e della Regione Basilicata in relazione alle sue scelte programmatiche in tema di aiuto o sostegno alle imprese del settore, mentre il ruolo assunto dalla locale associazione degli industriali è stato sostanzialmente debole se non del tutto assente con gravi conseguenze per il mantenimento delle produzioni qui allocate e per i livelli occupazionali.

La crisi del mercato dell'auto, che si accompagna a una progressiva riduzione dei volumi di vendita in Europa occidentale ormai da alcuni anni, nonostante il mercato italiano rimanga uno dei più dinamici, impone di guardare con maggiore attenzione a scelte diverse sul piano produttivo, in direzione di prodotti sempre più compatibili con la mobilità ecosostenibile. La FIAT sta, inoltre, perseguendo un progressivo processo di delocalizzazione all'estero di quote sempre maggiori di produzione, non ultimo quelle previste nell'ambito dell'accordo con la Chrysler e del nuovo stabilimento in Cina. Il rischio è, in altri termini, che la quota di auto prodotte in Italia si riduca ulteriormente a danno degli stabilimenti di assemblaggio esistenti e del settore della componentistica, in particolare quella localizzata nel Mezzogiorno, che più di quelle localizzati nelle regioni del centro nord soffre maggiormente il rapporto di monocommittenza con il gruppo Fiat e la presenza su segmenti di prodotti di minore valore aggiunto.

**AZIENDE dell'INDOTTO di SAN NICOLA di MELFI per produzioni principali e addetti – Quadro al 2 settembre 2009**

<b>N.</b>	<b>Azienda</b>	<b>produzione SATA</b>	<b>produzione Termini Imerese (Nuova Lancia Y)</b>	<b>produzioni MIRAFIORI</b>	<b>Altre produzioni</b>	<b>Addetti</b>	<b>Interi-nali</b>	<b>Com-messa Punto EVO</b>
1	<b>STAMPIQUATTRO</b>	particolari della carrozzeria	fiancata completa, rivestimento esterno, parabrezza			100		SI
2	<b>JOHNSON CONTROLS</b>	pannelli	Pannelli	pannelli Punto 188		159	20	SI
3	<b>LASME S.r.l.</b>	alzacrystalli	modulo porta	Modulo porta Fiat Musa e Lancia Idea;	Fiat Croma (Cassino); vecchio Ducato (SEVEL Stabilimento russo); modulo porta Fiat Bravo (Cassino)	174		SI
4	<b>FENICE Dipartimento Clienti</b>	gestione e distribuzione energia				62	1	SI
5	<b>FENICE Termodistruttore</b>	smaltimento rifiuti				55		
6	<b>BUNDY (TI GROUP)</b>	tubo rigido freno	tubo rigido freno (alcune versioni)	tubo rigido freno (Punto 188)		22		SI
7	<b>COMPONENTI ZANINI</b>	stampaggio coppe ruote				35		SI
8	<b>FDM</b>	logistica minuteria SATA				20	7	SI
9	<b>MUBEA</b>	eliche e barre stabilizzatrici	Eliche	eliche per Punto 188	eliche e barre per modelli Alfa e Lancia	42	10	SI
10	<b>PROMA SSA</b>	scheletro sedile anteriore e posteriore, supporto targa, montanti, longherine	Scheletro sedile			219	10	SI
11	<b>LEAR</b>	assemblaggio sedile				498	30	SI
12	<b>COMMER TGS</b>	imbottitura sedile			imbottitura sedile produzioni finali di Alfa 159 e 149	118	10	SI
13	<b>MECOFLEX</b>	comando cambio	comando cambio	comando cambio (MITO)	comandi cambi per stabilimenti OPEL in Germania e Spagna; meno di 150 pezzi giorno	80		SI
14	<b>HTL (ex SMP)</b>	assemblaggio ruote	assemblaggio ruote			42		SI

15	<b>BENTELE</b>	assali posteriori	assali posteriori	Punto 188; per Fiat MUSA e IDEA anche montaggio	produzioni per stabilimento FIAT di Bratislava	160	30	SI
16	<b>TIBERINA MELFI</b>	parti scocca, traversa, longherone, montante				104		SI
17	<b>ITCA</b>	cruscotto, sottosedile, parabrezza, passaruota				113		SI
18	<b>MAGNETI MARELLI</b>	freni, tamburo, disco posteriore, boa (braccetti oscillanti anteriori), traversa motore	Sospensione anteriore			146		SI
19	<b>TOWER</b>	Puntone anteriore destro e sinistro, urto pedoni				120	20	SI
20	<b>MAC (ex OSL)</b>	Parti di ossatura della scocca		Punto 188 (particolari)	SEVEL, nuovo Ducato, ossatura porte, porte piccole esterne); produzione di particolari di ossatura per Volkswagen	154		SI
21	<b>ERGOM</b>	serbatoio, plancia, paraurti e altri particolari in plastica		Punto 188 (serbatoio) più altri piccoli particolari		545		SI
22	<b>EMARC</b>	Alzacristalli interno, canalino contorno porta		alzacristalli e canalino Punto 188	canalino Alfa 159	17	15	SI
23	<b>AVELDA ex Adlev</b>	particolari in plastica		particolari in plastica		46		NO
24	<b>FT Logistic Srl</b>	logistica e sequenziamento				34		
<b>Totale occupati</b>						<b>3.065</b>	<b>153</b>	
<b>Totale occupati aziende ACM con esclusione di FT Logistic e AVELDA, ma comprensivo di COMPONENTI ZANINI</b>						<b>2.985</b>		
<b>Totale occupati con lavoratori interinali (153)</b>						<b>3.218</b>		
<b>Totale occupati con lavoratori trasfertisti (120)</b>						<b>3.338</b>		

## **Le proposte della FIOM CGIL Basilicata**

Le proposte che la FIOM CGIL ha formulato per il settore della componentistica auto in questi anni sono quelle di seguito elencate:

**1. Sostenere l'acquisizione di produzioni e/o lavorazioni nel secondo e terzo** livello di fornitura da parte delle imprese locali, lavorazioni e produzioni attualmente allocate da parte dei capi commessa fuori regione e all'estero presso altri loro stabilimenti o acquisiti da altre aziende che spesso non hanno sede né in Basilicata né nel resto del Mezzogiorno;

**2. Potenziate e qualificare le piccole imprese, spesso artigiane, che sono** attive nei c.d. servizi indiretti, in particolare nella manutenzione impianti, nella logistica, nell'impiantistica generale (elettrica, acqua, energia in generale) e nei servizi commerciali (in quest'ultimo caso forse del tutto assenti) e che, ad oggi, rappresentano le esigenze maggiormente avvertite dalle aziende dell'indotto di primo livello di San Nicola di Melfi;

**3. Anche se negli ultimi anni l'indotto di San Nicola di Melfi ha conosciuto** la chiusura di alcune aziende, per i volumi produttivi oggi allocati presso la SATA e le aziende dell'indotto e in previsione delle ricadute del nuovo Piano Industriale di FIAT Auto, si deve puntare all'insediamento di nuove aziende fornitrici di primo livello, anche in aree industriali diverse da quella di Melfi. Questo processo di estensione e di localizzazione di una parte aggiuntiva della componentistica in Basilicata potrebbe essere agevolato in questo dalla riduzione dei costi di trasporto e da quelli energetici. La localizzazione più prossima di questi nuovi stabilimenti potrebbe, del resto, assicurare una più certa e tempestiva attività di consegna dei materiali nell'ottica del *just in time*, diversamente da ciò che potrebbe accadere nel prossimo futuro;

**4. Il tessuto imprenditoriale locale, in specie quello che opera nel settore** metalmeccanico si caratterizza in Basilicata per la presenza di un gruppo di imprese specializzate nella meccanica di precisione (preesistente alla presenza della SATA) e che attualmente gode di un portafoglio clienti diversificato. Queste imprese vanno sostenute al pari delle altre, sia in termini di crescita dimensionale, sia in termini innovativi, anche perché rappresentano quelle che hanno da più tempo stretto rapporti di fornitura con aziende importanti nel settore della componentistica, fattore che ha contribuito ad accrescere le quote di produzione destinate all'esportazione;

**5. Più in generale per le imprese che operano nel settore dell'automotive,** come dimostra il caso delle imprese dell'Emilia-Romagna, potrebbero essere inacetivate alla diversificazione produttiva (quindi non solo il settore dell'auto, ma anche, altri mezzi di trasporto, elettrodomestici, edilizia ed altri), come già alcune imprese stanno facendo, per limitare il grado di esposizione nei confronti di un solo settore, che spesso si caratterizza anche per la presenza di un solo committente.

**6. Per ultimo, ma non meno importante, bisogna incentivare le aggregazioni** tra grandi, medie e piccole imprese del settore per attivare la collaborazione con gli atenei e i centri di ricerca pubblici e privati sul piano delle attività di ricerca, sull'esempio di quanto già realizzato in altre regioni italiane. Di segno diverso è invece quanto previsto dal Campus Manufacturing che prevede in esclusivamente attività di ricerca sull'organizzazione del lavoro internamente alla SATA e nessuna ricerca sulla componentistica in grado di coinvolgere i fornitori.