 **Federazione Impiegati Operai Metallurgici** 

REGIONALE PUGLIA

 **Sindacato Regionale via V. Calace 4 – 70123 Bari –Tel. 080/5736239 – 080/5736111**

 Fax 080 5791240 e-mail: fiom@puglia.cgil.it

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Quadro occupazionale e Produttivo degli stabilimenti pugliesi del settore automotive

**Estratto del rapporto**: il settore metalmeccanico pugliese e il rilancio della contrattazione, mappatura industriale e dell’occupazione, inchiesta sulle condizioni di lavoro e contrattazione.

*A cura FIOM CGIL Puglia Bari giugno 2016*

**Il settore automotive in Puglia**

Negli ultimi due decenni la provincia di Bari ha consolidato una presenza significativa di imprese del settore componentistica auto soprattutto in seguito agli investimenti realizzati dalla BOSCH e dalla GETRAG, investimenti che hanno contribuito a favorire anche la proposta di un distretto della meccatronica, in considerazione tra l’altro della storica presenza di aziende come Magneti Marelli, Graziano Trasmissioni, SKF e altre aziende minori, oltre alla presenza dell’ex ELASIS (dell’ex Gruppo Fiat, che è divenuta la struttura di ricerca del gruppo BOSCH) considerato che oggi FCA conserva a Valenzano solo una piccola unità dei sui CRF (Centro Ricerca Fiat).

Tuttavia, attualmente quasi tutte le aziende della componentistica stanno risentendo della crisi che ha investito il mercato dell’auto negli ultimi anni: BOSCH è al quinto anno del contratto di solidarietà[[1]](#footnote-1), Magneti Marelli fa ricorso alla cassa integrazione ordinaria per una parte dei suoi dipendenti in modo quasi costante, solo GETRAG, dopo l’annuncio della chiusura nel 2007, poi rientrato, ha seguito del venir meno della commessa sul cambio F23 per GM, per cui lo stabilimento era sorto (con commessa unica della MERCEDES), ha ripreso in pieno la sua attività grazie soprattutto alla diversificazione della clientela e con l’avvio della produzione del cambio a doppia frizione.

La produzione dello stabilimento della **BOSCH** ,che conta circa 2 mila dipendenti, resta oggi concentrata sulla produzione della vecchia pompa (euro 5), in un contesto nel quale negli ultimi anni il rinnovo del parco macchine è stato più lento con gli ultimi macchinari provenienti spesso dalla Germania a seguito di dismissioni, mentre le produzioni maggiori e più innovative per quanto riguarda le pompe sembrano essere concentrate in Repubblica Ceca, un dato che come in altri casi di imprese tedesche sul territorio italiano, conferma l’esistenza di una divisione delle produzioni tra Germania, Sud Europa e Europa dell’Est. Nel caso dello stabilimento di Bari va detto che gli investimenti in impianti e macchinari (nuovi) sono avvenuti fino al 2005 comportando in molti casi anche un significativo aumento dell’occupazione, che nel biennio 2004-2005 aveva raggiunto anche i 2.500 dipendenti.

Il mercato che fa riferimento all’attuale produzione dello stabilimento si manterrebbe perché le aziende produttrici non vogliono investire nell’alloggiamento della pompa (stanno rallentando gli investimenti). BOSCH ha, inoltre, cessato da poco

la produzione dei freni nello stabilimento di Bari avendo ceduto questa divisione a livello internazionale, con alcune ricadute sull’indotto locale[[2]](#footnote-2).

Il centro ricerche della BOSCH sviluppa un’attività di ricerca che riguarda solo in piccola parte le produzioni dello stabilimento di Bari, anzi si può affermare che rispetto al passato le attività sviluppate nel Centro si sono sempre più distanziate dalle produzioni dello stabilimento, tanto che oggi si potrebbe affermare che buona parte dell’attività di R&S di Bari è trasferita altrove (in Germania) per l’industrializzazione. Accade così che una parte delle attività di ricerca che insistono sulla produzione dello stabilimento di Bari siano, invece, localizzate in India, come testimoniano le frequenti trasferte degli ingegneri del centro di Bari. Oggi il centro di ricerca BOSH beneficia di finanziamenti della regione Puglia (vedi contratti di programma) che sono però concentrati principalmente nella realizzazione di strutture fisiche.

Il ricorso al quinto anno di contratto di solidarietà attraverso un accordo firmato a settembre del 2015 da Fim e Uilm e non dalla Fiom per l’assenza esplicita assenza di garanzie sul piano occupazione, conferma una prospettiva di incertezza che dipende, da un lato, dall’arresto di investimenti in nuovi impianti (come avvenuto fino al 2005[[3]](#footnote-3)) e come conseguenza di ciò il posizionamento dello stabilimento nella produzione di una tipologia di prodotto a minor valore aggiunto, mentre l’investimento annunciato di 5 milioni di euro sulla pompa elettrica oltre che modesto non ha trovato finora nessun riscontro oggettivo; dall’altro lato, il ricorso alla mobilità volontaria[[4]](#footnote-4) e dunque la progressiva riduzione del personale, confermano piuttosto il rischio di un ridimensionamento dello stabilimento in termini produttivi e occupazionali[[5]](#footnote-5). Tutto ciò nel mentre la capacità produttiva dello stesso è rimasta molto elevata, quale risultato, in assenza di nuovi investimenti, della riduzione dei tempi ciclo e dall’attribuzione di un maggiore carico di lavoro per addetto per effetto del maggior numero di postazioni da ricoprire (aumento della saturazione del tempo di lavoro).

Le produzioni dello stabilimento di Bari della **Magneti Marelli**, in attesa dell’avvio della produzione del motore elettrico per il settembre di quest’anno, riguardano il cambio dual clock, l’iniettore ad alta pressione benzina GDAI, quello a bassa pressione (PIKO). Il primo di questi iniettori è oggi prodotto principalmente per VOLKSWAGEN, il secondo è destinato soprattutto ai mercati asiatici[[6]](#footnote-6). Negli ultimi anni, tuttavia, lo stabilimento ha fatto strutturalmente ricorso, come altri stabilimenti Magneti Marelli, alla cassa integrazione ordinaria che anche quest’anno dovrebbe attestarsi sui 7-10 giorni al mese. L’investimento relativo all’assemblaggio del motore elettrico dovrebbe determinare tuttavia un mantenimento degli attuali livelli occupazionali (intorno ai 960 addetti). Si tratta di un investimento di 33 milioni di euro, che come altri in regione, ha beneficiato di un contributo pubblico derivante da un contratto di programma regionale per 9 milioni di euro. L’allestimento dei nuovi impianti è previsto per maggio di quest’anno, mentre l’inizio della produzione per settembre. La previsione iniziale è di 120 mila kit per un modello auto e un modello commerciale di Chrysler, entrambe in produzione negli Stati Uniti. Va osservato che rispetto al progetto di investimento iniziale, con il contributo concesso dalla Regione Puglia l’investimento è salito da 33 a 36 milioni, con il passaggio da un motore ibrido a un motore interamente elettrico e con la previsione di una nuova pompa e di un nuovo iniettore a benzina. A quest’ultimo proposito va messo anche in evidenza che lo stabilimento di Bari per la produzione del motore elettrico ha costituito solo un team di ingegneri di poche unità per la fase di *start up* essendo tutta la progettazione seguita dai laboratori di Bologna e in parte di Torino.

Lo stabilimento della **GETRAG** (dallo scorso anno gruppo MAGNA) si è insediato nel 1996 originariamente per rispondere a una grande commessa di GM relativa avvio della produzione del cambio modello F23 nel 1998. Nell’insediamento originario insisteva anche un laboratorio di R&S con circa venti addetti che tuttavia nel corso degli anni è stato progressivamente ridotto come conseguenza dell’accentramento delle attività di ricerca in Germania. Lo stabilimento conta oggi 870 dipendenti impegnati sulla produzione di cambio a doppia frizione (DCT 250) in attesa della realizzazione di un nuovo investimento di 100 milioni di euro per il nuovo cambio sempre a doppia frizione (DCT 300), che in parte ha beneficiato di un contratto di programma regionale, che dovrebbe contribuire sia in termini di capacità produttiva

che per numero di addetti far diventare questo stabilimento il primo per dimensione. Va evidenziato che la produzione del nuovo cambio è stata progettata interamente in Germania, che anche per il concorso del contributo regionale ha deciso infine per l’industrializzazione dello stesso nello stabilimento di Bari[[7]](#footnote-7). Oggi i principali clienti del gruppo sono FORD e Renault ed è proprio la diversificazione dei committenti ha evitato il rischio di chiusura dello stabilimento nel 2007 a seguito della conclusione della commessa di GM per cui lo stabilimento era in qualche modo originariamente sorto. Come già nel caso dello stabilimento BOSCH l’aumento della produttività conseguito nello stabilimento è in parte anche il risultato dell’aumento dei ritmi e dei carichi di lavoro, un dato confermato anche dai dati dell’indagine svolto su un campione di lavoratori di queste stesse aziende.

Una domanda aperta è quale sia l’indotto delle principali aziende della componentistica. I casi di BOSH, GETRAG e MAGNETI MARELLI evidenziano che l’indotto è rimasto limitato finora a poche aziende, concentrato principalmente sui servizi indiretti (manutenzioni, pulizie, servizi di ristorazione, ecc.) e su alcune piccole produzioni/lavorazioni di secondo e terzo livello, a causa anche della prevalenza della centralizzazione degli acquisti in sedi diverse da quelle di Bari. Va detto che per effetto della crisi degli ultimi anni le imprese hanno proceduto in alcuni casi alla reinternalizzazione di alcune lavorazioni (è il caso di MM che aveva esternalizzato una parte della lavorazione dell’iniettore diesel), finalizzati principalmente alla tenuta dell’occupazione.

Nel complesso l’occupazione delle sole grandi aziende del settore automotive in provincia di Bari è oggi stimabile intorno ai 5 mia addetti compreso il centro ricerche della BOSCH di Bari (tab. 10). Se poi si considerano l’insieme delle aziende del distretto della meccatronica, che si allarga soprattutto a piccole imprese, molte delle quali, pluriprodotto l’occupazione è maggiore di almeno 2 mila unità, solo con riferimento alla provincia di Bari ed escludendo l’impianto della Bridgestone.

Tab. 10 – Caratteristiche riassuntive delle principali aziende della componentistica automotive in provincia di Bari e di altre del comparto meccatronico – Marzo 2016

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Azienda | Attività produttiva | Ricorso agli ammortizzatori sociali | Investimentiin corso | Addetti |
| BOSCH | Pompa diesel | Contratto di solidarietà (ultimo firmato a settembre 2015) |  | 1.970 |
| BOSCH (Centro di ricerca) | Attività di R&S |  | Adeguamento strutture fisiche della struttura | 200 |
| SKF | Cuscinetti a sfera |  |  | 300 |
| Graziano Trasmissioni (Gruppo ORLIKON) | Trasmissioni per macchine movimento terra (lo stabilimento in provincia di Torino si occupa della produzione per l’auto) | L’azienda ha avviato in passato mobilità volontaria |  | 560 |
| GETRAG | cambio |  |  | 870 |
| MAGNETI MARELLI | Iniettore diesel  | Ricorso periodico alla CIGO per una parte dei dipendenti | Linea di assemblaggio del motore elettrico | 960 |
| CRF (Valenzano) | Attività di ricerca (attualmente sui motori a gas) |  |  | 20 |
| MASMEC | Linee di assemblaggio (robotica per le aziende del settore) |  |
| BROVEDANI | Meccanica fine per auto |  |
| DIAMEC | Macchine industriali per l’automazione |  |
| UNITRAT | Trattamento e rivestimento termici dei metalli |  |
| CMT | Costruzione impianti di torneria meccanica |  |
| BELLINO | Valvole di regolazione e utensili di perforazione |  |
| SUPRE | Componenti meccanici di precisione |  |

*Fonte*: ns. indagine diretta.

Il comparto dell’automotive pugliese è concentrato, di fatto, in provincia di Bari, se si fa eccezione per gli stabilimenti FIAT POWER TRAIN di Foggia e CASE NEW HOLLAND (CNH) di Lecce, considerato anche che entrambe gli stabilimenti hanno un ridotto indotto locale, con qualche eccezione solo per lo stabilimento CNH di Lecce e che in provincia di Brindisi e Taranto aziende della filiera automotive sono quasi del tutto assenti, con l’eccezione della T.I. Automotive di Brindisi che produce tubi freno essenzialmente per gli stabilimenti del Gruppo FCA.

Lo stabilimento di Foggia produce motori di elevata cilindrata (quelli che vanno sul Ducato e su altri veicoli commerciali Mercedes) e alberi motori. La produzione di motori per il 2016 dovrebbe essere di 315 mila contro i 290 mila del 2015; quella degli alberi motore di circa 380 mila contro i 350 mila del 2015 (tab. 11). Questi numeri confermano, dunque, per questo stabilimento una situazione produttiva positiva, considerato che negli ultimi anni è uno dei pochi stabilimenti dei gruppi CNH e FCA a non aver fatto ricorso alla cassa integrazione e ad aver impiegato lavoratori in

somministrazione, come avviene ancora oggi con i circa 130 lavoratori interinali con contratto week-end che si aggiungono ai 1.700 dipendenti[[8]](#footnote-8) dello stabilimento impiegati su 15 turni di produzione settimanali anche se con frequenti ricorsi allo straordinario sia al sabato mattina che alla domenica, come confermano i dati che emergono dall’inchiesta tramite questionario che abbiamo condotto in questo stabilimento.

Questo stabilimento non ha a bordo stabilimento o nell’area più prossima aziende fornitrici. Le uniche imprese “locali” che lavorano per contro di FPT lo fanno principalmente per attività legate ai servizi indiretti di manutenzione, con l’unica eccezione della LAMES per la fornitura dei sotto-basamenti, ma localizzata in provincia di Avellino (tab. 12).

Tab. 11 – Quadro riepilogativo delle produzioni dello stabilimento FIAT POWER TRAIN di Foggia per gli anni 2014, 2015 e 2016 (previsioni) – valori assoluti

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tipo prodotto(modelli auto; componentistica, modelli camion, motori, ecc.) | 2016Programmato | 2016al 29/02/2016 | 2015 | 2014 |
| TOTALE MOTORI | 315.000 | 49.330 | 289.000 | 251.000 |
| MOTORE F1A IVECO DAILY - 2300 CC.PER STABILIMENTO DI SUZZARA |  | 6.800 | 37.000 | 29.000 |
| MOTORE F1A DUCATO - 2300 CC.PER STABILIMENTO DI SEVEL |  | 22.800 | 131.000 | 112.000 |
| MOTORE F1C IVECO DAILY - 3000 CC.PER STABILIMENTO DI SUZZARA |  | 8.000 | 43.000 | 38.000 |
| MOTORE F1C DUCATO-PSA - 3000 CC.PER STABILIMENTO DI SEVEL |  | 4.200 | 25.000 | 25.000 |
| MOTORE F1C FUSO MITSUBISHI | 55.000 | 7.400 | 520.00 | 46.000 |
| MOTORE F1C MULTICAR-AIFO |  | 130 | 1000 | 1.000 |
| COMPONENTS:TOTALE ALBERI MOTORE  | 380.000 | 59.400 | 364.000 | 401.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO T4  |  | 4.900 | 26.000 | 69.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO F5 |  | 200 | 5.000 | 16.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO F5C |  | 500 | 4.000 | 4.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO F1C |  | 21.600 | 131.000 | 125.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO F1A |  | 31.000 | 181.000 | 157.000 |
| COMPONENTS:ALBERO MOTORE TIPO NEF |  | 1.200 | 13.000 | 30.000 |

*Fonte*: ns. indagine diretta.

Tab. 12 – Aziende terziste e/o di fornitura dello stabilimento FPT di Foggia – Marzo 2016

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Azienda | Sede legale | Attività |
| SODEXO Italia S.p.a. | Centrale (Milano) | ristorazione |
| CELER Service S.n.c. | Cleto (Cosenza) | Pulizie civili e tecniche |
| MOVITEC Service S.r.l. | Torino | Movimentazioni e trasporti eccezionali |
| LA FERR S.n.c. | Canicattini | Manutenzione infissi |
| M.S.M. | n.d. | Manutenzione elettronica |
| CMA Engineering S.r.l. | Foggia | Manutenzione meccanica |
| SE.MA Industriale s.r.l. | Manfredonia (FG) | Manutenzione software |
| LAMES | Vallata (Avellino) | Fornitura sotto basamenti |
| INFUR FOR S.p.a. | Rovigo | Assistenza materiale grezzo |
| DARCAST | REGNO UNITO | Assistenza materiale grezzo (alberi motore) |
| TEKSID Poland | POLONIA | Assistenza materiale grezzo |
| ASSISTEVA 2000 | n.d. | Selezione diretta o per conto terzi |
| BERNASCONI | n.d. | Selezione diretta o per conto terzi |

*Fonte*: ns. indagine diretta; n.d. = dato non disponibile.

Un ultimo dato relativo allo stabilimento di Foggia è quello legato al WCM. Nell’ambito della classifica aziendale lo stabilimento è al livello argento ma starebbe concorrendo per il conseguimento della medaglia d’oro (così per lo stabilimento Magneti Marelli di Bari). Come nel resto degli stabilimenti FCA e CNH il conseguimento del WCM sta avvenendo molto sul fronte del risparmio di spesa, attraverso la “razionalizzazione delle spese” al fine di migliorare i margini di efficienza della gestione aziendale, e contemporaneamente sul fronte dell’organizzazione del lavoro attraverso un’intensificazione dei tempi di lavoro, anche e non necessariamente con l’utilizzo dell’ERGO UAS che, ad esempio, non è applicato nello stabilimento di Foggia se non su una linea della finizione.

Lo stabilimento CNH di Lecce, poco più di 620 dipendenti, compresi i circa 40 dell’area testing[[9]](#footnote-9), è specializzato invece nella produzione di macchine movimento terra. Come nel caso degli altri stabilimenti FIAT in regione anche questo dispone di un limitatissimo parco fornitori composto in prevalenza di aziende terziste essendo localizzate le produzione dei componenti principalmente in altri stabilimenti tra cui quello CNH di Modena. Nel resto del territorio provinciale le aziende dell’automotive sono assai poche, la più rilevante che sorge di fronte allo stabilimento CNH è la LASIM che fornisce particolari stampati per lo stabilimento FCA di Melfi e altri siti produttivi. Si tratta nel complesso di meno di 10 aziende che compreso lo stabilimento CNH configurano un’occupazione di poco meno di 1.500 addetti (tab. 13).

Nell’ambito più generale delle aziende del settore automotive va contemplata l’ex pista prova di FIAT di Nardò creata nel 1975 e acquisita nel 2012 dalla PORSCHE e che attualmente conta su circa 110 dipendenti e che oggi rappresenta una delle principali piste prove per la maggior parte delle case automobilistiche europee.

Tab. 13 – Aziende del settore automotive in provincia di Lecce

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Azienda | Sede | Produzione/lavorazione | Cliente finale | addetti |
| Case (CNH) | Lecce | Macchine movimento terra |  | 620 |
| ALCAR s.r.l. (\*) | Lecce | Carpenteria pesante | CNH  | 350 |
| O.L.C. s.r.l. | Specchia (Lecce) | Costruzioni meccaniche e carpenterie meccaniche | CNH  | 90 |
| C.P.M. s.n.c. | Carmiano (Lecce) | Piccoli componenti meccanici | CNH  | 18 |
| LASIM S.p.a. | Lecce | Particolari stampati | FCA | 300 |
| C.O.G. s.r.l. | Lecce | Produzioni radiatori ad acqua | FCA | 100 |
| Totale addetti |  |  |  | 1.478 |

*Fonte*: ns. indagine diretta. (\*) Ampio ricorso agli ammortizzatori sociali.

1. In occasione dell’ultimo rinnovo la FIOM CGIL non ha apposto la propria firma al rinnovo dell’accordo per l’assenza di garanzie adeguate sul piano della garanzia occupazionale. [↑](#footnote-ref-1)
2. È il caso della BRODEVANI, azienda di Bergamo, che ha in provincia di Bari uno stabilimento; l’azienda ha poi ripreso e riarticolato le sue produzioni su prodotti alternativi. [↑](#footnote-ref-2)
3. Va segnalato piuttosto come negli ultimi anni sia aumentato il caso di impianti e macchinari usati provenienti dagli stabilimenti tedeschi della BOSCH. [↑](#footnote-ref-3)
4. In questo quadro la decisione dell’azienda di mettere a disposizione tra i 20 e i 30 milioni per l’incentivo alla mobilità volontaria non rappresenta un presupposto nella direzione di maggiori investimenti. [↑](#footnote-ref-4)
5. In questa direzione l’abbandono della divisione freni e le produzioni localizzate in Repubblica Ceca dove è in produzione un tipo nuova di pompa hanno contribuito al calo produttivo dello stabilimento, anche se in un primo momento il trasferimento verso la Repubblica Ceca era coinciso con un aumento dei volumi di produzione della pompa per i motori Euro5. [↑](#footnote-ref-5)
6. Si tratta in quest’ultimo caso di un prodotto in produzione dal 1996 che avrebbe dovuto terminare la produzione nel 2006, ma che ha trovato un rinnova e crescente domanda nel mercato cinese e asiatico in particolare. Va osservato che mentre VW monta per i suoi motori 1.200/1.400 di cilindrata gli iniettori Marelli, FCA si rifornisce da BOSCH per le stesse cilindrate. [↑](#footnote-ref-6)
7. Nel corso degli anni l’azienda ha provveduto a reclutare sul mercato del lavoro locale attraverso il Politecnico di Bari all’assunzione di ingegneri da impiegare presso il suo centro ricerche in Germania. [↑](#footnote-ref-7)
8. Va osservato che nel 2008 i dipendenti dello stabilimento erano comunque 2.100. Di recente sono stati stabilizzati mediante il ricorso alla nuova formulazione del contratto a tempo indeterminato 79 lavoratori, di cui 44 a 40 ore e 35 a 16 ore..

Per ulteriori approfondimenti sugli stabilimenti di FCA e CNH in Puglia rimandiamo al rapporto Radiografiat. Indagine nazionale della Fiom Cgil sugli stabilimenti italiani dei gruppi FCA e CNH Industrial, aprile 2014 (a cura di Davide Bubbico), rapporto scaricabile all’indirizzo: http://www.fiom-cgil.it/web/attachments/article/1464/RADIOGRAFIAT-TOT.pdf [↑](#footnote-ref-8)
9. Si tratta di 23 operai, 8 impiegati, 7 ingegneri e un dirigente. In questa area non si applica il WCM; questa unità ha visto inoltre corrispondersi per l’anno 2015 il bonus aziendale a differenza del resto dei dipendenti del sito, che insieme allo stabilimento di Piacenza, sono gli unici a non averlo percepito tra gli stabilimenti FCA e CNH Industrial. [↑](#footnote-ref-9)