24 maggio 2019

iMec

giornale metalmeccanico

FIOM
www.fiom-cgil.it

Periodico della Fiom-Cgil - anno VIII - numero 3
Redazione: Bernardino Andriani | Alessandro Geri | Gabriele Polo | Claudio Scarcelli
Corso Trieste, 36 - 00198 Roma | email: imec@fiom-cgil.it
www-fiom-cgil.it | www.facebook.com/imec.fiom | www.twitter.com/iMecFiom

il 14 giugno sciopero generale unitario dei metalmeccanici. Manifestazioni a Milano, Firenze e Napoli.

NOTIZIE DAI GRUPPI FCA-CNHI-MAGNETI MARELLI
FIOM-CGIL

SCIOPERARE PER VIVERE

Michele De Palma

I lavoratori di Fca, Cnhi, Magneti Marelli e della componentistica hanno mille buone ragioni per aderire allo sciopero generale unitario dei metalmeccanici indetto da Fim, Fiom e Uilm per il 14 giugno. Prima fra tutte è certamente il futuro del loro lavoro.
Il settore dell'automotive è infatti attraversato da una crisi senza precedenti che si sta ripercuotendo negativamente sulla già difficile condizione dei lavoratori con pesanti conseguenze negative su salario e occupazione. La cassa integrazione cresce in tutti gli stabilimenti di assemblaggio, dal «polo Maserati» di Grugliasco, Mirafiori e Modena allo stabilimento Alfa di Cassino e anche a Pomigliano e Nola fino a Melfi; ma a rimanere chiusi ci sono anche gli uffici degli Enti di ricerca e centrali. L'effetto domino è su tutte le aziende della componentistica, da Pratola Serra a Cento che producono motori diesel, alla Bosch di Bari. Ma a rallentare non sono soltanto le aziende che lavorano prevalentemente per Fca - come Tiberina, Proma, Gkn Lear, prive di nuove commesse per l'assenza di nuovi modelli - ma anche le aziende che lavorano per le multinazionali dell'auto.
Mentre i primi a pagare costo prezzo della crisi sono già ora i lavoratori precari cui non vengono rinnovati i contratti a tempo determinato o in somministrazione.
Di fronte a tutto questo il 14 giugno non è solo indispensabile svuotare gli stabilimenti per dare un segnale chiaro alle imprese che nel frattempo hanno raggiunto i loro risultati finanziari, ma è altrettanto importante scendere in piazza per riportare all'attenzione dell'opinione pubblica e del governo la condizione dei lavoratori dell'automotive e le loro proposte: un tavolo nazionale sindacati, imprese e governo sull'automotive; investimenti pubblici e privati per l'innovazione ecologica della mobilità e l'occupazione; percorsi di formazione dei lavoratori per la riconversione industriale; la creazione di una rete per la ricerca e sviluppo tra sindacati, governo università e imprese; la garanzia degli ammortizzatori sociali per il mantenimento dell'occupazione; la rigenerazione del settore garantendo il diritto alla pensione ai lavoratori usurati e nuova occupazione per i giovani
Per denunciare l'attuale situazione, per costruire il futuro e garantire il lavoro, il 14 giugno è necessario scioperare e partecipare alle tre grandi manifestazioni di Milano, Firenze e Napoli: sarà il primo passo unitario per costruire una vertenza nazionale dell'automotive.
Ne abbiamo bisogno.

Fca, tutto per la Famiglia

* Gianni Rinaldini

Il radicale cambiamento che è in corso nel settore dell'auto e della componentistica verso un sistema della mobilità che deve essere reso compatibile con l'ambiente e la vivibilità del pianeta richiede grandi risorse economiche con inevitabili processi di alleanze e/o di fusione tra i gruppi industriali. Dalla Germania, alla Francia e alla Spagna, i vari governi hanno attivato tavoli di confronto sul futuro del settore dell'auto e della mobilità, mentre nel nostro paese, permane il silenzio assoluto se non la totale subalternità a tutto ciò che dice e decide la Fca, sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Con la scomparsa di Sergio Marchionne, si è concluso un ciclo della storia della Fiat, quello necessario a creare le condizioni per la fuoriuscita della famiglia Agnelli dal settore dell'auto.

La proprietà non era più disponibile a impegnarsi economicamente nella gara mondiale per «l'auto del futuro» e il mandato al nuovo amministratore delegato, nel maggio 2004, era quello di evitare il fallimento della Fiat che avrebbe inevitabilmente coinvolto la famiglia Agnelli, perseguendo l'obiettivo del pareggio di bilancio. Non a caso Marchionne aveva annunciato le sue dimissioni in occasione del raggiungimento dell'obiettivo perseguito. Come dire, missione compiuta.

Tutte le scelte compiute da Marchionne erano finalizzate a questo obiettivo, la sua storia in Fiat/Fca non può essere divisa in una «fase positiva» e una «fase negativa», ma semplicemente nei diversi contesti accreditarsi per compiere operazioni che avevano bisogno della collusione del mondo politico, istituzionale e bancario. Operazioni finanziarie che richiedevano questa esplicita complicità.

C'è una logica continuità d'intenti tra quando, inizialmente, Marchionne esprimeva giudizi negativi sui sindacati americani ed elogiava i sindacati europei – contrapponendo il sistema europeo a quello americano – con la fase successiva, quando la priorità è diventata lo sviluppo industriale, con l'acquisizione della Chrysler pagata dagli americani, diventando un sostenitore di Obama e del sistema americano che, per l'appunto, non prevede il Contratto Nazionale per i lavoratori e le lavoratrici. Quando poi fallisce l'operazione con la General Motors, per riaccreditarsi con gli americani, addirittura Marchionne diventa sostenitore di Trump.

Per questa ragione non ho mai dato particolare importanza alla credibilità dei piani industriali che presentava, perché erano a uso puramente propagandistico. Basti pensare a quello del 2010, in cui prevedeva la produzione di 1 milione e mezzo di auto in Italia, oppure al fatidico numero di 400.000 Alfa Romeo, venduto in più occasioni. Nessun piano illustrato da Marchionne è mai stato rispettato.

Da quello che si intuisce, il rapporto tra Marchionne e la proprietà, negli ultimi anni era diventato molto complicato per non dire burrascoso. Probabilmente perché era andato oltre il mandato ricevuto. Mi riferisco alla vicenda Gm e Magneti Marelli.

Nel 2015 Marchionne persegue l'obiettivo della fusione nella Gm di Fca che sarebbe stata gradita da John Elkann, perché gli avrebbe, in questo modo, completato il cosiddetto «pacco», ma l'amministratrice delegata di Gm si è sempre rifiutata di incontrare Marchionne, così come non ha mai risposto alle sue telefonate. Un atteggiamento simile per Marchionne era inaccettabile e le sue dichiarazioni sui giornali americani erano davvero sgradevoli al limite di una vera e propria crisi di nervi. È a quel punto che Marchionne, organizza una Opa ostile per tentare di scalare Gm con alcuni fondi speculativi. Quando la General Motors capisce quello che sta avvenendo, chiama la proprietà Fca a rendere conto e l'operazione viene bloccata da John Elkann.

Resta il fatto che Marchionne era consapevole che Fca non poteva essere autosufficiente rispetto ai processi in atto nel settore.

La vicenda Magneti Marelli, per il nostro paese è ancora più significativa. Marchionne propone lo scorporo della Magneti Marelli e la valorizzazione in borsa; lo stesso percorso attuato per la Ferrari.

La proprietà respinge la proposta. Il significato è assolutamente preciso nei confronti di Marchionne, e sta a dire «il tuo mandato e quello del pareggio di bilancio, adesso decide la proprietà».

Si conclude in questo modo il ciclo storico del risanamento finanziario con un gruppo industriale totalmente a trazione americana, che non è presente né sul mercato cinese né in quello indiano eche sta cercando una propria collocazione nell'ambito dei nuovi processi di alleanza e/o fusioni dei gruppi industriali.

Il primo atto compiuto dalla proprietà è stato quello della vendita della Magneti Marelli, di fatto a un gruppo giapponese che opera nel settore, esclusivamente per fare cassa e distribuire così agli azionisti il dividendo di 2 miliardi.

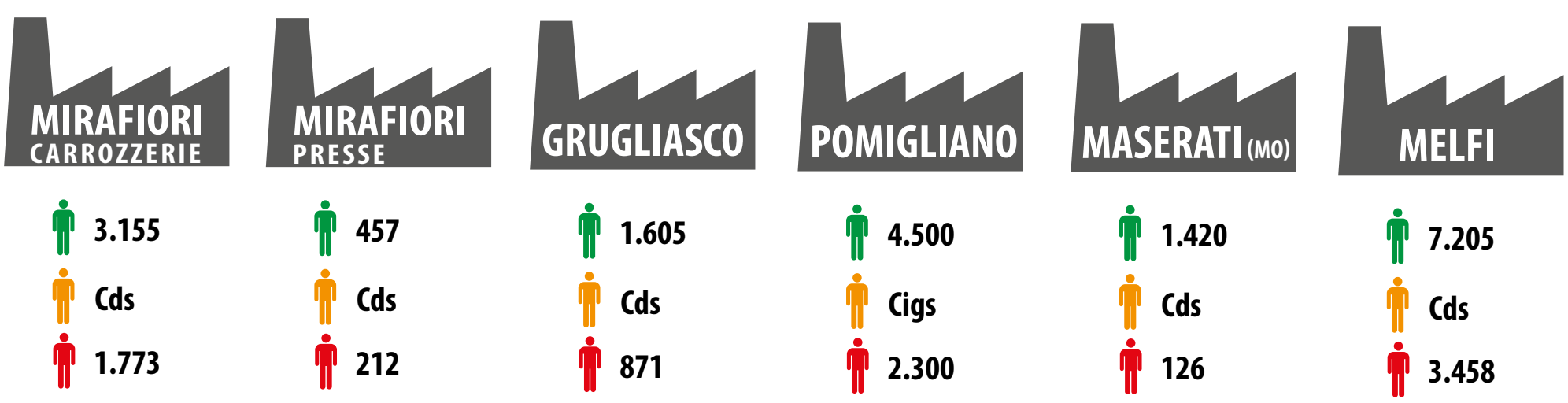
La Magneti Marelli, che tutt'ora rappresenta un'eccellenza nella componentistica in grado di prefigurare tecnologie futuristiche e, proprio per questo, poteva essere per il nostro paese un polo di aggregazione con altri gruppi del settore, testimonia – qualora ce ne fosse ancora bisogno – delle scelte puramente finanziarie della famiglia Agnelli.

È del tutto evidente che il settore dell'auto nel nostro paese è fortemente a rischio, anche perché mentre in paesi come Germania e Francia il pubblico è presente nelle proprietà dei grandi gruppi industriali nel nostro paese non c'è nulla.

In Italia i governi di centro-destra così come di centro-sinistra hanno favorito e sostenuto questo processo, che a mio avviso va interrotto, superando la subalternità politica alla Famiglia Agnelli, prima che siano comunicate le scelte che farà Fca, se si vuole che il futuro del settore automotive assuma la caratteristica di questione nazionale.

*Presidente Fondazione Claudio Sabattini

Situazione occupazionale degli stabilimenti Fca in Italia



Lo stato dell'auto

Francesco Garibaldo

La vendita di Magneti Marelli – per fare cassa, diminuire l'indebitamento finanziario e distribuire dividendi – chiarisce tutta la vicenda Fca, che così rinuncia ad avere in casa le tecnologie necessarie per la transizione in corso dell'industria automobilistica mondiale, si declassa da protagonista a comprimaria dell'automotive, confermand il basso livello di impegno della «famiglia» nel settore dell'auto (a parte la gamma del lusso) dando la netta impressione che voglia proteggersi, considerandolo troppo rischioso.

Da un punto di vista nazionale Fca non è più formalmente un gruppo italiano, i suoi interessi sostanziali sono oggi negli Usa e si può concludere che la società comprata ha assorbito la società compratrice. Infatti Fca ha realizzato nel 2018 il 65,6% dei ricavi nel Nord America e i due marchi leader sono Jeep e Ram che da soli contribuiscono all'Ebit per il 92,5% del totale . La scommessa sull'Alfa è ad oggi perdente (-41,8% di vendite nel primo trimestre 2019) e la Maserati è in difficoltà. L'Europa rappresenta circa un quinto del fatturato Fca con un contributo all'Ebit del 6%. L'Italia non solo è marginale, ma dal punto di vista dei conti complessivi della società rappresenta un peso.

Si comprende quindi, da una parte, l'interesse di altre case per acquisire Fca; è la chiave per entrare nel mercato Nord Americano. Si parla sempre più insistentemente di due candidati. Peugeot e Renault. Peugeot vuole ritornare negli Usa ed è impegnata sulle transizioni verso forme di mobilità alternative. Renault e Nissan stanno parlando di una fusione con anche l'acquisizione di un'altra azienda che potrebbe essere per l'appunto la Fiat Chrysler.

Non solo i conti di Fca non sono brillanti ma vi è poi la debolezza complessiva del gruppo rispetto agli scenari di cambiamento del settore dell'automobile.

La prima e più rilevante è riassumibile nell'affermazione che il vero prodotto del futuro sarà la mobilità come servizio e che l'automobile sarà uno degli strumenti, tra molti, per fornire tale servizio. Su questo piano Fca è rimasta drammaticamente indietro, mentre tutte le grandi imprese hanno investito sui servizi di mobilità, acquistando anche start up del nuovo settore.

La seconda trasformazione riguarda i sistemi di propulsione. Il vettore fondamentale di questo cambiamento, già in corso, è la preoccupazione crescente nelle grandi aree urbane per il grave livello di inquinamento dell'aria dovuto ai motori a combustione interna a benzina e gasolio; differente è la situazione per quelli alimentati a metano.

Fiat ha sviluppato il suo modello di produzione automobilistica scommettendo sul ruolo strategico del motore a combustione interna e specificatamente del diesel. Manifestando ripetutamente la sua totale incredulità verso una transizione alle auto elettriche comunque alimentate: batteria nelle varie configurazioni, cella combustibile, ibrido. Marchionne anche in tempi recenti ha espresso cautela e scetticismo verso questa possibilità paradossalmente adducendo anche motivazioni ecologiche.

Fca ha fatto nel corso della prima decade del 2000 di necessità virtù sostenendo che non aveva senso investire sulle nuove propulsioni sino a che non vi fosse stata più chiarezza; la chiarezza è arrivata attraverso una crisi improvvisa e Fca era ed è tuttora indietro rispetto a queste tecnologie. Diverso l'approccio scelto sulle possibilità di guida autonoma attraverso accordi con le aziende tecnologiche impegnate su questo fronte, sia pure in estremo ritardo rispetto ai concorrenti. La 500 elettrica che dovrebbe essere il modello elettrico leader di Fca sarebbe pronta a iniziare il percorso che porta, il prossimo anno, alla produzione con la scelta dei fornitori, tra i quali ci saranno, per le batterie, grandi produttori del settore come Lg o Samsung. Il ruolo della fornitura torinese verrà dopo. Il che alimenta in prospettiva la preoccupazione sul destino della componentistica torinese e italiana.

Un'altra trasformazione riguarda il rapporto tra volumi di mercato, differenziazione del prodotto e concorrenza. L'industria dell'automobile è, in Europa, in una situazione di sovra-produzione da decenni e di una concorrenza sempre più distruttiva. La conquista, infatti, dei nuovi mercati dalla Cina, all'India e recentemente all'Africa ha richiesto l'installazione di capacità produttiva aggiuntiva in quei paesi, spostando il baricentro dell'industria dell'auto in Asia. Nell'ultimo decennio poi la Cina è passata da acquirente delle vetture occidentali a protagonista dell'industria dell'auto acquisendo imprese in Europa e sviluppando una sua industria. La Cina ha poi pesantemente investito sulle batterie e sulle auto elettriche, nella versione a batteria.

La conseguenza di questo sommovimento è l'inderogabilità di un processo di consolidamento del settore che riguarderà in prima istanza le aziende europee e statunitensi, che comporterà una taglio delle capacità produttive installate, e quindi degli organici, e una riconversione progressiva di impianti tradizionali per attrezzarli alle nuove produzioni. A ciò si aggiunge che da prime stime condotte in Germania il passaggio alla produzione di auto elettriche comporterà una riduzione del numero di lavoratori necessari; una stima molto approssimativa è un taglio del 30%.

I governi italiani succedutisi tra il 2014 e il 2019 hanno sostenuto le scelte del management con toni encomiastici per i successi di Marchionne. Non hanno predisposto un piano nazionale dei trasporti e della mobilità, non hanno investito in modo significativo sulle infrastrutture sia tradizionali che nuove. Hanno permesso la liquidazione di fatto di ogni capacità manifatturiera nel settore degli autobus. Non hanno investito sulle nuove forme di mobilità né tantomeno sulle propulsioni alternative. A cavallo tra il 2018 e il 2019 il dilagare della cassa integrazione e l'evidente aleatorietà degli impegni di investimento stanno progressivamente mutando l'atteggiamento della società italiana verso Fca con critiche sempre più evidenti anche in ambienti industriali un tempo più cauti. Il presidente dell'Amma, l'associazione degli industriali metalmeccanici torinese, nel celebrare i 100 anni dalla sua fondazione ad opera del senatore del regno Giovanni Agnelli, ha letteralmente dichiarato: «Non è possibile che non esista un piano nazionale dell'auto».

Rimane il sostegno incondizionato dei sindacati firmatari dei contratti separati negli stabilimenti Fca.

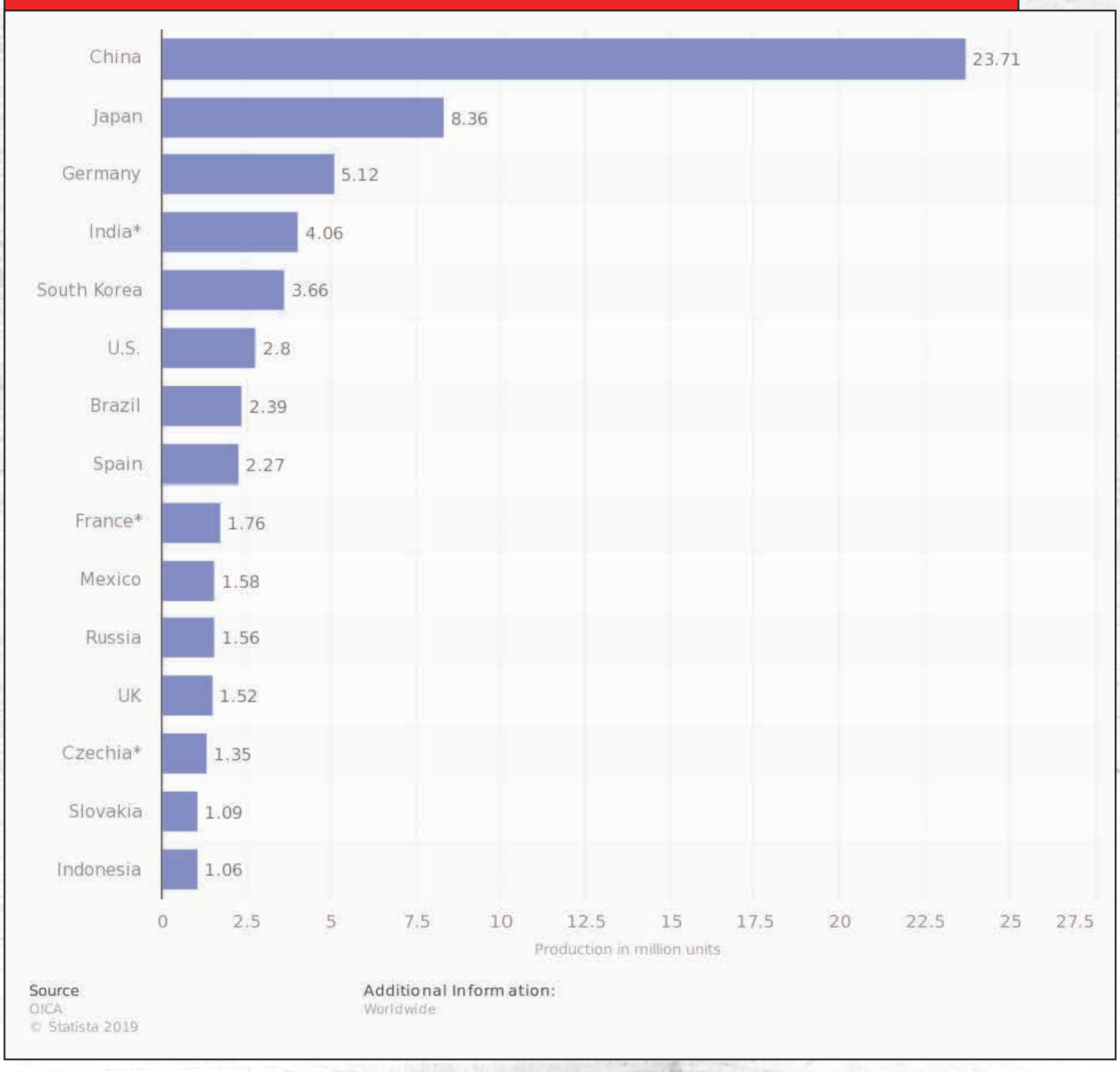
La vendita di Magneti Marelli può dare origine a due diverse traiettorie. La prima è che investa tutto sull'adeguamento del gruppo Fca, e specificatamente della parte italiana, ai nuovi standard. La seconda traiettoria è che questo sia l'inizio dello «spezzatino» cioè lo smembramento di Fca-Italia o lo scorporo di pezzi rilevanti come quelli legati alla ricerca e sviluppo, e «un ulteriore conferma dell'intenzione di proseguire nel cammino di ridimensionamento dell'attività industriale.

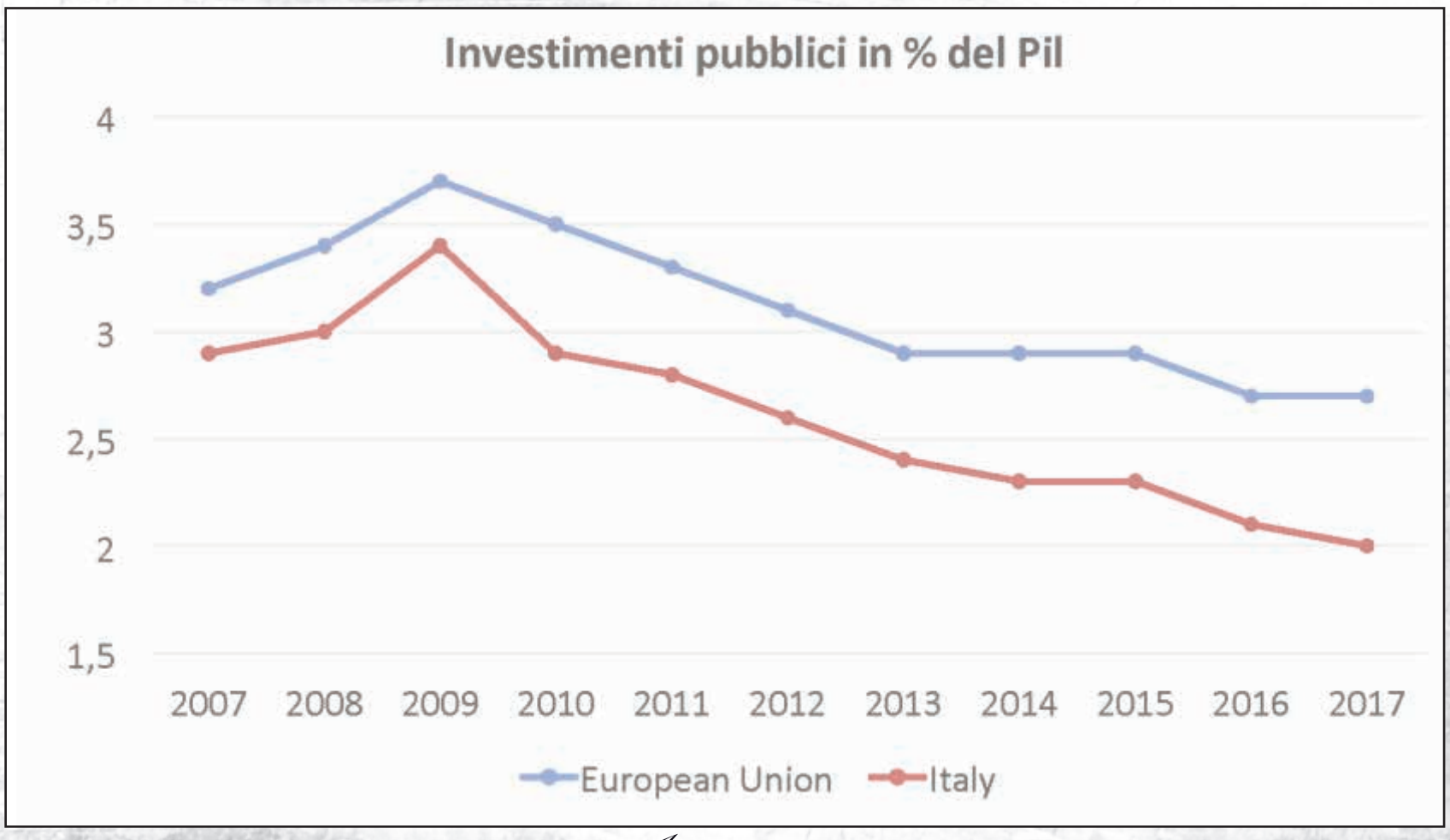
In Europa, come nel mondo, sono tornate politiche stringenti di carattere nazionale sull'automotive. È indispensabile che in Italia si apra un confronto di media e lunga scadenza in un Paese che non può subire i cambiamenti ma esserne coprotagonista.

	SEVEL	PRATOLA S.	VM CENTO	TERMOLI	CASSINO
Dipendenti	6.400	1.804	1.100	2.829	3.850
Ammortizzatore	0	Cigo	Cds/Cigo	Cigo	Cigo
Esuberi temporanei	0	0	829	0	0

Classifica per paesi della produzione mondiale di automobili nel 2018

a cura di Riccardo Realfonzo





Classifica per paesi della produzione europea di automobili nel 2017/2018

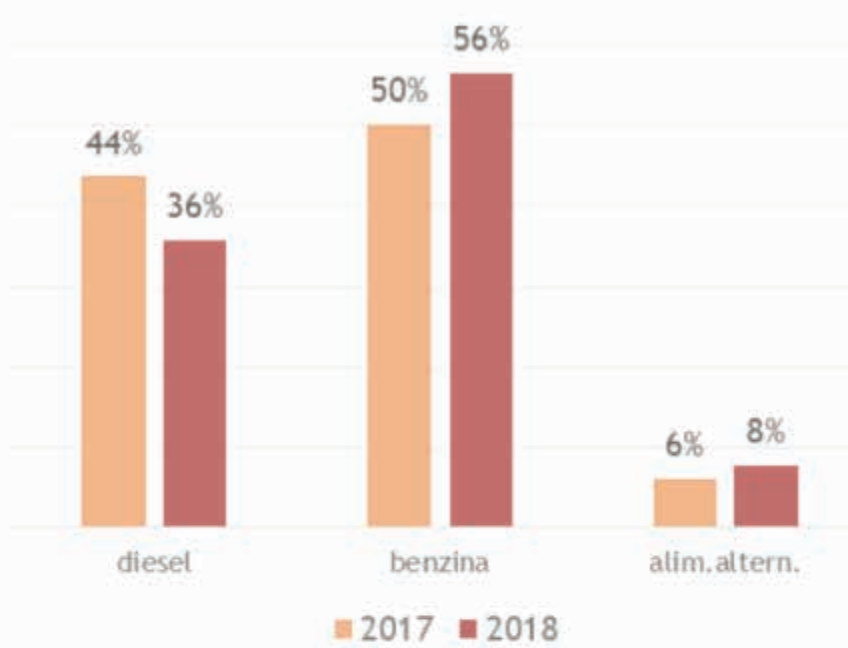
	2018[14]	2017	% change 18/17
GERMANY	4,907,645	5,448,171	-9.9
SPAIN	2,176,662	2,197,064	-0.9
FRANCE	1,667,638	1,661,499	+0.4
UNITED KINGDOM	1,515,299	1,677,594	-9.7
CZECH REPUBLIC	1,400,761	1,397,916	+0.2
SLOVAKIA	1,031,241	938,786	+9.8
ITALY	682,443	759,986	-10.2
ROMANIA	471,711	363,653	+29.7
HUNGARY	461,336	479,081	-3.7
POLAND	364,720	428,663	-14.9
EU	16,146,681	16,493,027	-2.1

SOURCE: IHS MARKIT

Produzione auto Italia 1989: 1.971.969 Minimo nel 2013: 388.465

Immatricolazioni per alimentazione in Italia

in % sul totale 2017 e 2018



Var% 2018/2017	Δ	in unità
Auto diesel	-18,4	-1.243.894
Auto a benzina	12,4	966.505
Auto ad alimentazione alternativa	28,2	268.745

ANFIA su dati ACEA

Fca perde fasce di mercato

Nel 2018 in Italia sono state immatricolate 499.546 vetture con marchi Fca (su un totale di 1.910.025), con un calo del 10,4% e una quota di mercato del 26,1%
Chiudono positivamente Jeep, Ferrari e Lamboghini. Tutti gli altri marchi – quelli che fanno «massa», da Fiat ad Alfa – perdono terreno rispetto all'anno precedente.

Le conseguenze sulla componentistica

La filiera della componentistica si è sviluppata in gran parte come esternalizzazione della Fiat che nel corso degli anni ha «portato fuori» dai propri stabilimenti – sempre più dedicati al montaggio finale – il 75-80% delle produzioni di componenti. Queste aziende dipendono a filo doppio dai volumi produttivi e dalle sorte di Fca.
Nel 2018 è anche crollato l'export di componenti automotive verso paesi in cui Fca ha i propri stabilimenti: Turchia -16,3%, Serbia -14%, Polonia -4,8%, Brasile -24,4%.

La condizione del lavoro

*** Davide Bubbico**

L'indagine presso lo stabilimento Fca di Pomigliano d'Arco, all'interno della ricerca nazionale sulle condizioni di lavoro negli stabilimenti Fca e Cnh che le Fondazioni Giuseppe di Vittorio e Claudio Sabattini hanno realizzato su incarico della Fiom-Cgil, ha coinvolto 500 lavoratori, nel 53% dei casi addetti linea e nel 43% dei casi dell'Unità del Montaggio. Un campione per circa il 90% composto di lavoratori di 3° livello (corrispondenti al Gruppo 5 fascia II del Ccsl), contro una media del 60% del campione generale, per il 63% diplomati contro una media del 46%, tendenzialmente più giovani (il 32% fino a 39 anni contro il 22% del campione generale). Si tratta di dati che riassumo le trasformazioni e le particolari condizioni di impiego dello storico stabilimento di Pomigliano che nel corso degli anni ha conosciuto un progressivo ringiovanimento della fabbrica, ma anche una radicale mutazione della sua missione produttiva con la messa in produzione della Nuova Panda, oggi prodotta in 455 vetture per turno su 12 turni settimanali (dal lunedì al sabato), con una cadenza ormai attestata sotto al minuto, e soprattutto con una forza lavoro cresciuta poco rispetto a quella che nell'autunno del 2011 ha iniziato le prime produzioni del nuovo modello.

All'epoca, i 2.200 dipendenti richiamati nello stabilimento per la produzione iniziale del nuovo modello erano impegnati nella produzione di 350 vetture turno su 10 turni settimanali. La previsione a regime era quella di produrre su 3 turni, impiegando il totale della manodopera dell'epoca (4.700 dipendenti), per una produzione giornaliera di 1.050 vetture/giorno (dal lunedì al venerdì). Il risultato è che oggi solo su due turni si producono giornalmente 910 vetture (l'87% della capacità produttiva giornaliera installata) con una forza lavoro salita solo a 2.700 dipendenti, cresciuti tra l'altro solo parzialmente al Montaggio, oggi poco sopra le mille e cento unità. Ma come è stato possibile un simile incremento di produttività fino al punto di poter fare ricorso solo a due turni sui tre previsti inizialmente e in presenza di una crescita degli addetti al montaggio molto circoscritta? Come valutare la dichiarazione dell'allora Amministratore Delegato che prevedeva nella meta delle 1.050 vetture giornaliere il target per il riassorbimento dell'intera forza lavoro dello stabilimento? La risposta principale sta nel significativo aumento dei carichi di lavoro. Per il 57% dei lavoratori di Pomigliano il carico di lavoro è uno degli aspetti della condizione di lavoro che è variato più negativamente (la media del campione dell'inchiesta si ferma al 40%). La conseguenza più generale è che il 63% dei lavoratori di Pomigliano, rispetto ad una media del 60%, ha indicato un peggioramento delle condizioni di lavoro negli ultimi anni, a fronte di un 30% che ha indicato una situazione stabile e il 7% un miglioramento. Se consideriamo solo coloro che hanno indicato un peggioramento delle condizioni di lavoro tra i lavoratori dello stabilimento di Pomigliano, scopriamo poi nuovamente che il 76% e il 66% indicano nel maggior carico di lavoro e nell'aumento dei ritmi di lavoro i fattori più critici (nella media della ricerca si tratta di percentuali di risposta rispettivamente del 57% e del 46%).

Sempre per restare al tema dell'organizzazione del lavoro è sintomatico come diversi aspetti della condizione di lavoro siano risultati per i lavoratori dello stabilimento di Pomigliano più negativi nella valutazione rispetto alla media del campione, allo stesso modo di quanto accaduto per i lavoratori di altri stabilimenti come la Fca di Melfi o la Sevel di Atessa, solo per fare alcuni esempi. Si tratta di aspetti che vanno dall'indisponibilità del cartellino operazione, all'aumento percepito delle saturazioni, all'assenza della rotazione tra le postazioni lì dove previsto, all'insufficienza delle pause di riposo previste da contratto (tab. 1).

Tab. 1 – Percentuali di risposta per i lavoratori di Pomigliano e per la media del campione in riferimento ad alcuni aspetti della condizione lavorativa

Aspetti della condizione di lavoro	Lavoratori stabilimento di Pomigliano	Tutti i lavoratori (media del campione)
Indisponibilità del cartellino operazione	57,7%	33,7%
Non conoscenza dei tempi ciclo	57,5%	41,5%
Tempi di lavoro poco o per nulla sostenibili	63%	53%
Aumento della saturazione	77%	62,8%
Assenza della rotazione quando prevista	26,6%	21,1%
Insufficienza delle pause di riposo	80,7%	55,4%
Numerosità del campione (valori assoluti)	504	9.968

Fonte: ns. elaborazioni su dati della ricerca sulle condizioni di lavoro in FCA e CNH.

Allo stesso modo le cause del maggior rischio infortunistico sono state individuate in maggior misura nella riduzione dei tempi di lavoro dal 46% dei lavoratori di Pomigliano contro il 29% del campione totale e nella maggiore pressione esercitata dai responsabili, rispettivamente nel 28,9% e nel 26,6% dei casi, mentre meno critico rispetto alla media del campione è risultato il «poco spazio sulla postazione», che è stato indicato solo dal 21% dei lavoratori dello stabilimento contro una media del 30%. In misura maggiore rispetto alla media del campione i lavoratori di Pomigliano hanno dichiarato, invece, di recarsi mensilmente (una o più volte al mese) presso l'infermeria aziendale, il 43% contro il 32% della media del campione generale e in numero maggiore per disturbi muscolo-scheletrici, il 70% contro il 52% del campione. Si tratta di dati tanto più interessanti se consideriamo che la quota di lavoratori con Ridotte Capacità Lavorative (RCL, temporanee o permanenti) tra i rispondenti dello stabilimento partenopeo è risultata solo del 18,2% a fronte del 28,5% dell'intero campione, a segnalare una criticità più diffusa per le pesanti condizioni di lavoro solo in parte riconducibile anche alla presenza di lavoratori con ridotte capacità lavorative, che nello stabilimento di Pomigliano sono stati esclusi per lungo tempo dal rientro in fabbrica (in molti casi mai richiamati) e quando rientrati, a volte per brevi periodi o per pochi giorni al mese come è oggi, ricollocati spesso in attività indirette di produzione.

* Università di Salerno

Componentistica: il filo spezzato

* Francesco Pirone

La filiera industriale della componentistica autoveicolare italiana, con eccezione di alcune significative realtà aziendali, mostra un'inerzia rispetto alle nuove tendenze al mutamento tecnologico e organizzativo che stanno attraversando il settore. Ciò comporta una corrosione della capacità competitiva della filiera, mettendo a rischio le attività produttive e l'occupazione. Tutto il sistema paga il prezzo delle scelte strategiche di Fca e in particolare l'ambiguità, il ritardo o l'immobilismo sulle principali questioni che riguardano il futuro dell'auto e della mobilità, in special modo il mancato presidio di alcune cruciali tecnologie di propulsione alternativa, come pure la marginalità rispetto alla digitalizzazione e la connettività. A ciò si somma anche l'inconsistenza dell'azione politica nazionale che non ha finora espresso una visione complessiva per il settore e non ha in campo un'adeguata politica industriale di qualificazione e crescita della filiera autoveicolare. Colmare il ritardo fin qui accumulato, in un sistema dinamico, significa rincorre e accelerare gli investimenti per acquisire conoscenze e competenze, con una chiara e stabile visione strategica che dovrebbe trovare in una coalizione politico-industriale le condizioni di riduzione dei rischi legati alle incertezze sia della transizione tecnologica, sia della regolazione dei mercati. Si pensi per esempio alla questione dei limiti alle emissioni e della crisi del motore diesel o, d'altra parte, alle politiche protezionistiche e alla guerra commerciale dei dazi che rimettono in discussione gli assetti delle catene globali del valore.

Questo stato di cose è allarmante, considerata l'incidenza economico-industriale del settore, in termini di valore prodotto e di addetti, di capacità di accrescere produttività e spingere l'innovazione dell'intero sistema industriale italiano a contatto diretto con i mercati internazionali. I dati dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, aggiornati con il rapporto 2018, registrano circa 2.200 imprese che operano principalmente per il settore autoveicolare. Gli addetti della filiera che direttamente sono collegati a produzioni automotive sono stimati in 156.500, di cui 8% con contratto atipico. Di questi però l'effettivo utilizzo si colloca nella forbice 60-80%, considerato d'altra parte che il livello di saturazione degli impianti è in media del 69%, con diversi casi di eccedenza strutturale di manodopera. Il fatturato di queste imprese, pari a 69 miliardi di euro, dipende per il 67% dal settore automotive: 46,5 miliardi di euro. Si tratta di imprese che per classe dimensionale – di addetti e di fatturato – risultano relativamente più grandi della media del settore industriale nazionale.

Questi valori ci indicano anche che si tratta di una filiera che si è diversificata per mercati di sbocco, in misura certamente più ampia per le imprese collocate nel secondo livello di fornitura e, a scendere, in quelli della subfornitura. Oltre il 70%, inoltre, produce per l'aftermarket che genera il 30% del fatturato. Soltanto le imprese che lavorano direttamente con i car makers – principalmente integratori di sistemi e modulisti – esprimono una dipendenza quasi totale dal settore automotive. Ciò nonostante la filiera nazionale della componentistica risulta avere un grado di dipendenza da Fca ancora elevato anche se in riduzione: la quota di fattura dipendente da Fca è in media del 71%, rispetto al 77% del biennio precedente.

La componentistica automotive è una filiera industriale prevalentemente settentrionale. La distribuzione territoriale mostra che le imprese della filiera sono concentrate quasi esclusivamente al Nord (63% Nord-Ovest e 20% Nord-Est) con una quota limitata del 17% nel Centro-Sud. Inoltre mentre i sistemi produttivi locali settentrionali assumono la forma della filiera organizzata gerarchicamente per livelli/funzioni e nell'area centro-orientale la forma distrettuale, nel Sud sono più tipicamente degli indotti, poco articolati e fortemente dipendenti dal committente finale. Le diseconomie di localizzazione e la possibilità di realizzare economie di scala, d'altra parte, continuano a giocano a vantaggio delle aree settentrionali. Il settore, comunque, presenta un elevato livello di stabilità: soltanto il 5% delle imprese della filiera sono entrate nel settore negli ultimi 5 anni. Ciò è dovuto non soltanto alle tradizionali barriere all'ingresso per i nuovi operatori, ma anche alla bassa esposizione alle tendenze tecnologiche più innovative.

La filiera italiana soffre di un livello d'investimenti in R&S più basso di quello che si registra nelle altre filiere europee (in particolare Germania e Francia) e questo si rispecchia nelle strategie di crescita delle imprese che competono utilizzando altre leve, prevalentemente orientate alla compressione dei costi. Nella filiera italiana, infatti, nel 2017 il 78% delle imprese ha introdotto un'innovazione di processo, di queste la metà sono novità per il settore automotive, mentre il 56% ha introdotto un'innovazione di prodotto, tre su quattro novità per il settore. Si tratta, nel complesso, di un'attività innovativa che prevalentemente segue la domanda e non la anticipa. Il caso emblematico è quello dell'innovazione del powertrain. Le imprese coinvolte in questo segmento della componentistica hanno un'elevata consapevolezza che le nuove tendenze tecnologiche avranno effetti negativi sulla competitività delle loro produzione attuali, ma soltanto un'impresa su tre sta sviluppando iniziative e investimenti coerenti con tali tendenze. Il solo caso del motore diesel – Fca e altri marchi hanno già annunciato di volerlo abbandonare in tempi brevi – mette a rischio il 7% del volume di attività della filiera per un numero di addetti stimati in 17.000, per i quali al momento non c'è nessuna ipotesi di transizione.

* Dipartimento di Scienze Sociali Università degli Studi di Napoli Federico II

FIOM
FIOM-CGIL
METALMECCANICI
SCIOPERO GENERALE
INVESTIMENTI PUBBLICI E PRIVATI
INNOVAZIONE ECOLOGICA NELL'INDUSTRIA
AUMENTARE I SALARI
STABILIZZARE L'OCCUPAZIONE
APPLICARE I CONTRATTI NAZIONALI
SICUREZZA SUL LAVORO
AMMORTIZZATORI SOCIALI
14 GIUGNO
MANIFESTAZIONI // MILANO // NAPOLI // FIRENZE