



Fiom Cgil Basilicata

# Condizioni di lavoro e rischio sicurezza alla Fca Sata di Melfi

Con un quadro dell'indotto di primo livello e  
delle aziende del comparto logistica  
comprensorio Zona Industriale di Melfi

Settembre 2015

**a cura di Davide Bubbico e Antonella Rubino che si sono avvalsi del  
supporto dei delegati e della struttura territoriale della Fiom-Cgil Basilicata**

## **Premessa**

Queste pagine anticipano alcuni risultati dell'indagine promossa dalla FIOM CGIL Basilicata sulle condizioni di lavoro e i rischi per la sicurezza all'interno delle singole UTE dello stabilimento FCA SATA. La ricerca completa sarà presentata in prossimità delle elezioni per il rinnovo degli RLS alla FCA SATA.

### **1. Gli investimenti alla SATA di Melfi e gli attuali livelli produttivi e occupazionali**

A circa un anno dall'avvio della produzione della JEEP Renegade, cui ha fatto seguito all'inizio di quest'anno (febbraio) quella della 500X, nello stabilimento sono state prodotte alla fine di giugno poco più di 100 mila Renegade e circa 70 mila 500X. L'attuale produzione per turno è sulla nuova linea di 400 vetture (1.200 per giorno), ma l'obiettivo dell'azienda è di arrivare a 450. Per questa linea ricordiamo che i turni di lavoro sono 20, considerato che la domenica mattina si svolgono attività di manutenzione (ma in alcuni casi si sono verificati anche attività di recupero produzione). Rispetto al mix produttivo attualmente la produzione è per metà di JEEP Renegade e per metà di 500X.

Sull'altra linea del Montaggio dove è ancora in produzione la Grande Punto la produzione è di 360 vetture giornaliere su 2 turni (turni che nel complesso per questa linea sono 12). Dal primo settembre è cessata la produzione delle Grandi Punto con motore diesel euro 5, in attesa che nello stabilimento polacco di FCA entri a regime la produzione dell'euro 6. È ipotizzabile, tuttavia, che nei prossimi mesi l'azienda se la produzione della punto diminuisce possa accorpate le 2 squadre su una sola. I lavoratori non più utilizzati su questa linea finirebbero in questo modo per essere impiegati sulla linea della Jeep e della 500X.

Attualmente secondo nostre stime gli addetti dello stabilimento dovrebbero essere circa 8 mila, considerati i 7.400 a libro paga della SATA<sup>1</sup> e i 400 trasfertisti di Cassino e Pomigliano, cui vanno aggiunti i circa 250 addetti assunti più di recente con contratto di somministrazione, considerato che l'impresa potrebbe rivedere la previsione di assunzione di altri 250 addetti entro l'anno, soprattutto se si dovesse verificare una riduzione del fabbisogno sulla linea della

---

<sup>1</sup>Questo numero comprende i 1.427 addetti entrati inizialmente con un contratto di somministrazione e poi rinnovati alla fine di luglio di quest'anno attraverso la nuova riformulazione del contratto di lavoro a tempo indeterminato a tutele crescenti per cui non si applicano le tutele per i licenziamenti di natura economica ancora validi per il resto dei dipendenti. Nello stesso modo non sono stati rinnovati 73 rapporti di lavoro sui 1.500 complessivi della prima tornata di nuove assunzioni.

Grande Punto. Va detto che finora nonostante le richieste venute dalle RSU Fiom l'azienda non ha ancora comunicato il numero esatto dei suoi dipendenti e di quelli assunti tramite agenzie.

## **2. Metodologia e obiettivi dell'indagine**

Tra maggio e giugno di quest'anno i delegati Fiom della FCA SATA di Melfi hanno distribuito e successivamente raccolto nelle diverse UTE delle schede per la rilevazione dei principali rischi sulla sicurezza del lavoro.

Le schede sono state distribuite a singoli lavoratori per avere un quadro illustrativo per UTE e Unità Operativa (Stampaggio, Lastratura, Verniciatura e Montaggio). Nel complesso sono state raccolte alla fine della rilevazione circa 80 schede. Contemporaneamente sono state realizzate circa 20 interviste in profondità con delegati e iscritti della Fiom al fine di indagare più nel dettaglio alcune delle problematiche emerse nel corso della rilevazione.

L'inchiesta è stata promossa con l'intento di realizzare una mappatura delle principali criticità esistenti nel contesto di una situazione produttiva in cui sono aumentati sistematicamente la velocità delle linee, le saturazioni e di conseguenza i carichi di lavoro, nonostante l'ingresso di un numero significativo di nuovi addetti in somministrazione, a partire da gennaio di quest'anno e trasfertisti da altri stabilimenti.

## **3. Primi risultati dell'indagine**

Nonostante gli investimenti realizzati in occasione della messa in produzione della JEEP Renegade e della 500X, le problematiche emerse nel corso dell'indagine evidenziano come sia necessario intervenire da parte dell'azienda con **maggiori e ulteriori investimenti sull'ergonomia, sulla salubrità dell'ambiente di lavoro e sulla sicurezza**, perché gli investimenti sulla nuova linea si sono concentrati principalmente su impianti e macchinari e meno sulle condizioni di lavoro. Gli stessi interventi che sono stati promossi dall'azienda, in occasione del fermo produttivo per la pausa estiva di quest'anno, sono stati alquanto marginali e non in grado di superare le problematiche che abbiamo raccolto nel corso dell'indagine.

**Le principali criticità** che emergono dall'indagine, al di là dell'insostenibilità della prestazione di lavoro nel suo complesso per quanto attiene al nuovo regime di turnazione (nel passaggio da 15 a 20 turni) sono risultate le seguenti (una loro illustrazione per Unità Operativa e per turno è contenuta nella tabella 1):

- a) **l'incremento della velocità delle linee** ha frazionato maggiormente i tempi e aumentato la ripetitività delle mansioni (in prevalenza quelle del Montaggio) con il rischio di una maggiore probabilità del verificarsi di danni muscolo-scheletrici come epicondilite, tunnel carpale e cuffia rotatoria;
- b) **il layout della nuova linea evidenzia in alcuni casi una eccessiva concentrazione degli addetti su alcuni tratti**, in particolare nelle prime UTE del Montaggio e alla Meccanica, dove si hanno difficoltà nello svolgimento del lavoro in spazi molto ridotti;
- c) **insufficienza dei sistemi di abbattimento dei fumi e di areazione** in LASTRATURA e nella UTE FINAL del MONTAGGIO;
- d) alcuni **investimenti realizzati dall'azienda**, migliorativi delle condizioni di lavoro, appaiono ad oggi **sacrificati per gli obiettivi di produzione** (superamento dei vincoli tecnici UTE TRIM 1 e 2 del Montaggio; mancato utilizzo partner, servo-mezzi e altri strumenti di supporto);
- d) si è verificato un **aumento delle saturazioni su molte postazioni** del Montaggio, a **causa dell'ERGO-UAS e dell'organizzazione della produzione**, anche perché il MONTAGGIO non riesce a stare sempre dietro alla produzione della LASTRATURA e della VERNICIATURA;
- e) la modifica del regime di **TURNAZIONE risulta avere conseguenze particolarmente pesanti in relazione ai turni del sabato sera e della domenica pomeriggio**; di fatto ogni lavoratore nell'arco del mese vede interessata la domenica per effetto dei turni che terminano con il sabato sera o la domenica sera, senza considerare il turno pomeridiano della domenica;
- f) **i giorni di riposo si collocano soprattutto nell'arco della settimana** con il risultato di azzerare i momenti di socialità e quelli dedicati alla famiglia nel fine settimana, un sacrificio particolarmente gravoso per le lavoratrici;

Tab. 1 – Alcune criticità ancora presenti nelle condizioni di lavoro e nella sicurezza sul lavoro per UTE e Unità di Produzione dello stabilimento SATA

<b>UTE</b>	<b>STAMPAGGIO</b>
UTE 1-2	Carichi di lavoro maggiori allo scarico padiglioni modelli 334 e 540 (pressa Komatsu); rinuncia da parte dell'azienda al sistema di supporto allo scarico I minori casi di interruzione delle attività di stampaggio rendono comunque pesanti le postazioni
	<b>LASTRATURA</b>
UTE 4	Produzione di fumi da parte del vecchio forno c/o UTE 4 per insufficiente capacità delle cappe di aspirazione (un motore spento, due vanno male)
Nell'unità operativa più in generale	La pavimentazione contiene a tratti delle buche che rendono pericoloso il percorso fatto dai carrellisti con i bull e le tradotte
	Problemi per l'inserimento dei contenitori nei binari da parte dei carrellisti; vari problemi di carattere operativo nella logistica
	Cappe di aspirazione dei caricabatteria dei bull rotte o malfunzionanti, che non assorbono per intero i fumi di ricarica
	<b>VERNICIATURA</b>
UTE 3	Aumento rumorosità impianto di soffiaggio
UTE Sigillanti	Aumento carichi di lavoro per effetto del maggior numero di operazioni di sigillatura manuale (tratto linea 334/530 80 mt contro i 30 mt della 199); peggioramento delle condizioni ergonomiche
	Il passo veloce e l'accorciamento del tempo ciclo causa un aumento del rischio tendiniti
Ex UTE 7 (paraurti)	Necessità di realizzare opere civili alla porta di ingresso
Nell'unità operativa più in generale	Ricambio di tutte le CTA per il miglioramento del sistema di areazione
	Persistenza di fumi varco tecnico causa evaporazione vernice;
	<b>MONTAGGIO</b>
UTE 1-4 (TRIM 1 e 2)	Non rispetto dei vincoli tecnici (utilizzo servo-mezzi, partener, skywalker, ecc.); appesantimento delle condizioni di lavoro
UTE MECCANICHE	tratto linea troppo corto provoca eccesso di personale; limitazione dello spazio fisico; intralci frequenti nelle attività di lavoro
	mancato utilizzo dei DALMET e in alcuni casi di altri servo-mezzi, in particolare nelle aree di sequenziamento
Nell'unità operativa più in generale	Più in generale aumento delle saturazioni sulla maggior parte delle postazioni di lavoro; accorciamento dei tempi ciclo di lavoro
	Elevata concentrazione di personale su alcuni tratti delle linee di assemblaggio; con rischi di accavallamento delle operazioni e non corretta esecuzione delle operazioni
FINIZIONE	Necessità ripristino GANCI e NASTRI per evitare la continua accessione (6-8 volte) delle vetture
	Eccesso di area insalubre causa accessione ripetuta per movimentazione vetture
	Problemi di natura odorigena anche per la bruciatura di componenti; assenza utilizzo di RETROFIT alle marmitte

Fonte: ns. indagine diretta (giugno 2015).

#### **4. Le proposte della FIOM per il miglioramento delle condizioni di lavoro e la prevenzione del rischio infortuni alla FCA SATA**

##### **STAMPAGGIO/LASTRATURA**

- Potenziamento e rinnovo degli impianti di aspirazione fumi
- Miglioramento dell'operabilità dei carrellisti

##### **VERNICIATURA**

- Aumento del personale sulle postazioni più critiche e dove i carichi di lavoro sono aumentati (UTE Sigillanti e ex UTE pulitura scocca)
- Reintroduzione delle camere di raffreddamento delle scocche e degli estrattori
- Reintroduzione di tiranti per la verniciatura interne delle porte

##### **MONTAGGIO/FINIZIONE**

- Utilizzo dei servo-mezzi e degli altri supporti ora inutilizzati
- Ampliamento dei tratti linea nelle prime UTE e alle MECCANICHE
- Maggiore rispetto dei tempi ciclo e loro revisione
- Ripristino movimentazione automatica vetture UTE FINAL (Finizione)

##### **Più in generale è necessario al fine di migliorare le condizioni di lavoro all'interno dello stabilimento di:**

- favorire la rotazione su tutte le postazioni di lavoro
- ridurre i ritmi di lavoro e rivedere l'applicazione dell'ERGO UAS
- rivedere il sistema delle pause con il recupero dei 10 minuti
- facilitare la visione dei VQR e dei cartellini operazioni
- maggiori controlli dell'ASL per l'analisi dei fumi
- adeguata formazione per i neo-assunti
- presenza medico di fabbrica terzo turno da affiancare all'attività del 118
- utilizzo dei servo-mezzi in tutte le operazioni per cui sono stati previsti

#### **4. Il quadro delle aziende dell'indotto FCA SATA di Melfi**

Negli ultimi anni Il numero di aziende della componentistica di primo livello di Melfi si è in parte ridotto per effetto di alcune acquisizioni che hanno portato, ad esempio, ad un incremento dei dipendenti riconducibili ad aziende del gruppo FCA tramite la controllata Magneti Marelli o per assorbimento diretto in FCA. Procedendo nel dettaglio: la INCOMES (a sua volta ex LASME) ha cessato le produzioni del modulo degli alzacristalli a fine 2014 attualmente prodotti dalla tedesca BROSE che ne ha assorbito la maggior parte dei lavoratori insediandosi nei capannoni di proprietà di Mossucca; le lavorazioni della Irma (ex Stampi 4) sono passate quasi tutte a PMC e i lavoratori tra PMC e Bcube; lo stabilimento della PLASTICHE Melfi (ex Zanini) è stata rilevato dal gruppo campano SAPA che ha rilevato anche i lavoratori e le precedenti commesse (copri ruota in plastica); la ex Ergom adesso PCM e la Sistemi Sospensioni sono passate ad FCA; la ITCA che circa 2 anni fa è passata al Gruppo FCA, di recente, è stata assorbita dalla PMC Automotive, società di nuova costituzione; la BENTELEER ha cessato le produzioni e lo stabilimento e l'organico sono stati rilevati dalla Magneti Marelli (ex Sistemi Sospensioni)<sup>2</sup>.

Nel complesso, dunque, le aziende dell'indotto di primo livello (compresa la COMMER TGS che è un'azienda del secondo livello di fornitura), se si escludono quelle della logistica, si sono ridotte a 17 dalle 20 e più di alcuni anni fa, ma come vedremo nel prossimo paragrafo le attività che sono aumentate significativamente sono quelle che si occupano della logistica, dei sequenziamenti e di altre attività collaterali alla produzione, anche a conferma di un aumento della componentistica proveniente da fuori regione per i due nuovi modelli in produzione (JEEP Renegade e 500X).

Anche le aziende dell'indotto hanno incrementato i propri organici ma principalmente facendo ricorso al lavoro in somministrazione, ad eccezione delle aziende del Gruppo FCA che facevano ricorso anche a contratti week-end ancora nel mese di maggio di quest'anno (15 unità nel caso della PMC) o trasfertisti da altri stabilimenti del gruppo (150 unità nel caso della PCMA, divisione Magneti Marelli). Va osservato che solo alcune aziende dell'indotto sono passate a 20 turni richiesti dalla FCA, mentre altre hanno conservato i 15 precedenti la messa in produzione delle nuove vetture o aumentato di poco il numero di turni (come nel caso della JOHNSON CONTROLS che è salita a 18 turni).

Nel complesso l'occupazione nel mese di settembre (2015) ammontava a poco più di 4.200 addetti tra dipendenti diretti, in somministrazione, in prestito e di altre società che hanno in gestione servizi esternalizzati: così distribuiti 2.700 alla dipendenza dirette

---

<sup>2</sup>Tra queste aziende solo Plastiche Melfi e BROSE non aderiscono al Consorzio ACM.

delle aziende, 1.400 assunti tramite contratto di somministrazione; circa 130 tra trasfertisti del Gruppo FCA e ditte esterne (tab. 2).

Tab. 2 – Quadro riepilogativo delle aziende dell'indotto I° livello FCA SATA di Melfi

<b>Azienda</b>	<b>TURNI di produzione</b>	<b>Organico</b>	<b>Addetti in somministrazione</b>	<b>Altri addetti</b>
LEAR	20	477	300	
JOHNSON CONTROLS	18	157	30	
MUBEA	17	40	43	
COMMER TGS	15	111	23	11 unità dell'azienda Mossucca per la gestione magazzino
PROMA	20	209	174 di cui 74 controllo qualità	8 unità di Logistica Meridionale, per le attività di tradottamento
GIR SUD	15	69	6	
TIBERINA	20	105	80	
TI GROUP	15	20	-	
TOWER	20	115	110	
MAC	20	157	91	
EMARC	15	15	-	
HTL & FITTING	20	41	10	
BROSE	20	76	70	
Plastiche Melfi	15	47	28	
<b>Totale aziende indotto I° livello</b>		<b>1.639</b>	<b>965</b>	<b>19</b>
<b>Aziende dell'indotto di primo livello del Gruppo FCA</b>				
PMC	20	176	150	8 di Logistica Meridionale per l'attività di tradottamento
PCMA	20	530	50 + 150 (Job Act)	100 provenienti da altre società del Gruppo
MAGNETI MARELLI	20	294	29	
<b>Totale Gruppo FCA</b>		<b>1.000</b>	<b>379</b>	<b>108</b>
<b>Totale generale</b>		<b>2.639</b>	<b>1.344</b>	<b>127</b>
<b>Totale complessivo 4.110</b>				

Fonte: ns. indagine diretta.

## **5. La crescita dell'occupazione nelle attività di logistica e sequenziamento nell'indotto automotive di Melfi: una giungla contrattuale e ad elevata precarietà del lavoro**

La SATA con il nuovo investimento per la produzione di 2 nuovi modelli oltre a cambiare il proprio layout ha modificato e ridotto quasi del tutto i componenti che arrivavano direttamente nello stabilimento, di conseguenza il comprensorio di Melfi ha modificato e soprattutto ampliato il sistema di trasporto finora organizzato con le aziende dell'indotto.

La SATA continua a mantenere il rapporto di fornitura con le 17 aziende del comprensorio fornitrici di 1° e 2° livello secondo i principi dell'organizzazione della produzione del JIT (*just in time*) e del JIS (*just in sequence*), sistema che si è esteso alle altre aziende nel frattempo sopravvenute. Le nuove aziende integrate nel sistema delle forniture per la produzione dei componenti per i due nuovi modelli della Renegade e della 500X sono principalmente 4 e operano come committenti per serie di altre piccole aziende organizzate, in alcuni casi anche come cooperative lavorano in sub-appalto. Da questo punto di vista, dunque, il nuovo investimento della SATA, di fatto, non ha portato all'insediamento di nuove aziende di I° livello con la produzione e la fornitura di componenti ma a un nuovo sistema di trasporto integrato della logistica con nuove aziende e una diversa organizzazione del lavoro rispetto alle precedente organizzazione produttiva dello stabilimento SATA. Tuttavia con riferimento alle forniture che riguardano la Grande Punto le forniture sono assicurate ancora secondo l'organizzazione precedente, ovvero attraverso il tradottamento diretto dei componenti alla SATA da parte dei fornitori che sono gli stessi dei due nuovi modelli.

Il nuovo investimento della SATA, di fatto, non ha portato all'insediamento di nuove aziende di I livello con la produzione e la fornitura di componenti così come auspicato e proposto dal sindacato, ma un nuovo sistema di trasporto integrato della logistica con nuove aziende e una diversa organizzazione del lavoro rispetto alle storiche del comprensorio.

Le aziende della logistica si sono insediate principalmente nei capannoni delle aziende ACM che negli anni scorsi hanno chiuso, mentre altre si sono allocate nei siti della vecchia zona industriale di Melfi.

Tra le nuove aziende della logistica/sequenziamento ne compaiono alcune riconducibili a imprenditori locali. In alcuni casi si tratta di aziende che già da tempo operano con un'attività di trasporto e logistica (come Maglione) e che ora sono cresciute in termini economici e occupazionali. Molte attività sono state affidate, tuttavia, a cooperative realizzando in questo modo un'ulteriore contenimento

dei costi e ottenendo la massima flessibilità della forza lavoro, con tutto ciò che ne consegue sul piano delle condizioni di lavoro.

Tra le nuove aziende che operano nel settore della logistica e delle attività di sequenziamento compaiono la MULTILOG e SITRAIL che fanno capo rispettivamente a imprenditori locali (Mossucca e Maglione, anche se quest'ultima ne è proprietaria con la EMMELOGISTICA s.r.l.) e che già da anni lavorano con le aziende di 1° livello e con la stessa SATA, la FDM che opera dall'inizio dell'insediamento ACM e la BCUBE nata di recente. Nel caso di queste ultime due aziende si tratta di imprese i cui assetti societari sono riconducibili a FIAT (FCA).

La nascita di un nuovo sistema logistico e con esso la comparsa di nuove aziende è avvenuta molto velocemente ed ha comportato l'ingresso di circa 800 nuovi occupati.

Tuttavia, ancora oggi è difficile avere un quadro esatto dei volumi, dell'organizzazione e del numero di lavoratori considerato che le commesse della SATA sono in continua evoluzione, almeno fino a maggio quando abbiamo realizzato l'attività di rilevazione, ma ancora nel mese di settembre quando siamo ritornati per un breve aggiornamento dei dati rilevati in precedenza. Si consideri, inoltre, che in questa fase alcune aziende dell'indotto e della logistica hanno soddisfatto in parte alcune forniture per lo stabilimento brasiliano di Goiana dove è prodotta la Renegade per il mercato sud e nord americano. A maggio erano stati forniti parte di componenti per 9 mila vetture, con richieste per altre 2 mila vetture.

Le principali aziende committenti MULTILOG, SITRAIL, FDM, BCUBE hanno strutturato i propri magazzini e il tradottamento dei componenti per FCA SATA con il supporto di cooperative.

Le aziende della logistica e quelle che lavorano attraverso i subappalti applicano contratti del settore trasporto/logistica e contratti cooperative, tuttavia alcune di queste sono passate nel frattempo al CCNL Metalmeccanico. È il caso della SITRAIL che applicava il contratto di trasporto /logistica, e che all'inizio del 2014 è passata al contratto metalmeccanico, fattore che ha facilitato l'iscrizione dei lavoratori e le relazioni sindacali con l'elezione delle RSU/RLS e che ha permesso l'avvio di un confronto con l'azienda sulle condizioni di lavoro e il salario; e della LOGITECH che applicava il contratto trasporti e che dal 2013 è passata al contratto metalmeccanico, anche qui con la successiva elezione delle RSU a seguito della sindacalizzazione dei lavoratori del sito.

Attualmente da una prima valutazione effettuata attraverso i nostri delegati delle aziende metalmeccaniche dell'indotto possiamo stimare che fanno parte di questo c.d. nuovo polo logistico tra 700 e 800 lavoratori circa.

Le condizioni di lavoro si sono rivelate, tuttavia, fin da subito molto critiche: in casi estremi giornate di lavoro al limite anche delle 12 ore di lavoro; scarsa sicurezza e rispetto delle leggi e dei contratti, poca tutela individuale, contratti capestri, orari di lavoro non allineati con il sistema di trasporto pubblico utilizzato dal resto dei lavoratori dell'indotto e quindi disagi ulteriori per raggiungere il posto di lavoro, aumentati in occasione delle salite produttive e con il ricorso allo straordinario.

## **5.1 Alcuni dati sulle aziende**

Le attività di logistica fanno capo principalmente a i due maggiori autotrasportatori locali, Maglione e Mossucca, entrambi già con esperienze nel settore automotive nel comprensorio SATA. L'azienda di Maglione negli anni scorsi, in un capannone della zona industriale di Melfi, montava i polmoni degli impianti GPL per le versioni GPL della Grande Punto, mentre Mossucca dal 2000 opera con COMMER TGS al c.d. imbustaggio, al trasporto e alla gestione delle imbottiture in poliuretano espanso dei sedili occupandosi anche dalla gestione del magazzino.

**Le nuove aziende del polo logistico** fanno pertanto riferimento a Maglione con la società **SITRAIL** (51% SIT S.p.a. del gruppo SMET e 49% Maglione), 70 dipendenti, che opera:

- all'interno del capannone ex FDM (azienda dell'indotto SATA) dove sequenzia la maggior parte dei componenti delle aziende dell'indotto attraverso i lavoratori (circa 80) della **Cooperativa DEA** e al tradottamento dei componenti con proprio personale in SATA (tipo pannelli porta, fianconi e imperiali che sono prodotto dalla INDUSTRIALE S.p.a. di Teramo);
- all'interno del capannone ex CF Gomma (ex azienda indotto SATA ora chiusa) con il sequenziamento e il tradottamento dei componenti dei due nuovi modelli (JEEP e 500X);
- all'interno della delle ex OGR (Officine Grandi Riparazioni<sup>3</sup>) dove si è trasferita la FDM che sequenza e tradotta il 70% di componenti delle vetture JEEP e 500X;
- all'interno del sito della ex ALVEDA (attività di stoccaggio materiale).

È stato, inoltre, completato l'ampliamento dello stabilimento ex FDM per via di una nuova azienda, la **SIT LOGISTICA S.p.a.**, con un

---

<sup>3</sup>All'interno di questo capannone, ubicato nella vecchia zona industriale di Melfi, l'azienda si occupa anche dell'immagazzinamento e della distribuzione di prodotti alimentari che vi arrivano attraverso dei convogli ferroviari per essere successivamente distribuiti attraverso il trasporto su gomma.

capannone di 5000 mq che si dedica ad altre attività di produzione/sequenziamento.

La SITRAIL ha 70 lavoratori in organico assunti a tempo indeterminato e applica il CCNL Metalmeccanico, la cooperativa DEA ha 80 lavoratori in organico assunti invece con contratti a tempo determinato ed applica anch'essa il CCNL Metalmeccanico. La FDM mantiene i 20 dipendenti che rappresentano l'organico diretto di sempre cui si affiancano altre 30 unità di lavoro di una cooperativa addetta alla gestione del magazzino di origine campana come tutti i lavoratori che vi sono impiegati.

La **MULTILOG** (20% Mossucca, 80% gruppo AMBROSIO, TRASPEC, Famino e C.A.P. s.r.l.) lavora all'interno del capannone della ex REJNA con 60 unità applicando il contratto logistica trasporti. Qui si occupa di stoccaggio, sequenziamento e tradottamento di componenti quali tubazione scarico, carrier, tappeti interni, autoradio, particolari di lastratura per i nuovi modelli in produzione. Con proprio personale si preoccupa poi del tradottamento in SATA.

La **BCUBE** o B3 (ex ARGOL) opera nella zona industriale di Melfi in 4 stabilimenti denominati Melfi 1, Melfi 2, Melfi 3, Melfi 4. Nell'unità **Melfi 1** (ex ARGOL) sono impegnate circa 30 unità con contratti di somministrazione per attività di sequenziamento/logistica. Le attività dell'unità **Melfi 2** si svolgono nell'ex capannone industriale ex PIANFEI dove la **Cooperativa Logistica Meridionale** (dell'imprenditore Salinardi<sup>4</sup>) sequenzia per JEEP e 500X radiatori, gruppo riscaldatori, fanali ecc. Nell'unità **Melfi 3** all'interno del capannone AUCHAN attraverso la **Cooperativa CISA** ora **MINERVA** (consorzio Bergamo) si occupa dell'imballaggio della maggior parte dei componenti della Renegade per lo stabilimento brasiliano di Goiana, componenti provenienti dalle aziende dell'indotto e dalla SATA e trasportati successivamente al porto di Salerno. Di recente è passata da un organico di circa 100 lavoratori a tempo determinato a 40, cui è applicato il contratto delle cooperative. L'unità **Melfi 4** opera all'interno del capannone ex STILGRESS (azienda una volta dedita alla produzione di materiale in ceramica nella vecchia zona industriale di Melfi) attraverso la **cooperativa Mediterranea** dove circa 20 lavoratori sono impiegati nell'imballaggio dei particolari in plastica e dei serbatoi per la JEEP prodotta nello stabilimento brasiliano di Goiana.

Attività di imballaggio e di spedizione riguardano anche la **LOGI Service S.c.r.l.** che opera all'interno dei capannoni dell'AUCHAN. Si

<sup>4</sup>Una delle società che fanno capo a questo imprenditore si occupa anche del tradottamento dei componenti (particolari lastrati) dalla ex ITCA ora PMI alla SATA.

tratta di una società costituita da imprenditori con esperienze in varie aziende dell'indotto (tra cui Salinardi), allo stesso modo all'interno di questo capannone operava anche la TRANSALP.

Altre aziende sono la **FERMAR** S.r.l. che realizza attività di supporto alla LOGITECH e opera sul piazzale della SATA per il trasporto e il carico delle bisarche e la società di autotrasporto **LISI** che opera con proprie navette dallo stabilimento SATA alle aziende dell'indotto con 17 dipendenti, piuttosto che la **LMN Service** S.c.r.l. che opera all'interno dello stabilimento della PROMA svolgendo attività di controllo qualità. Un quadro riepilogativo delle aziende finora descritte è riportato nella tabella 3.

Tab. 3 – Aziende del comparto logistica del comprensorio FCA SATA Melfi per tipo di attività, addetti e CCNL applicato – Settembre 2015

<b>Azienda</b>	<b>Attività</b>	<b>n. addetti</b>	<b>CCNL applicato</b>
BCUBE	Logistica/sequenziamento (opera in 4 stabilimenti)	40	Metalmeccanico
MULTILOG	Logistica/sequenziamento/tradottamento (stabilimento ex REJNA)	150 + 50 interinali	Spedizioni e Merci
SITRAIL	Logistica/sequenziamento/tradottamento (opera in 4 unità)	70	Metalmeccanico
Cooperativa Minerva ex CISA	Imballaggio	40	Logistica Trasporto
Cooperativa MEDITERRANEA	Logistica/trasporto	20	Logistica Trasporto
Cooperativa DEA	Sequenziamento	90	Metalmeccanico
SIT FDM	Logistica/sequenziamento/tradottamento	20	Metalmeccanico
SIT LOGISTIC	Logistica/trasporto (stabilimento in allestimento)	n.d.	n.d.
COOP. LOGISTICA MERIDIONALE	Logistica/qualità forniture	30	Logistica Trasporto
CEVA LOGISTIC ITALIA	Sequenziamento, logistica (stabilimento ex VALEO)	16	Metalmeccanico
LOGITECH	Carico bisarche (piazzali SATA)	58	Metalmeccanico
FERMAR	Carico bisarche (piazzali SATA)	70	Servizi
LMN Service	Attività di controllo qualità	66	Metalmeccanico
Totale addetti		(*) 720	

*Primi risultati dell'inchiesta condizioni di lavoro e rischio sicurezza FCA SATA di Melfi*

Fonte: ns. indagine. (\*) dato stimato e incompleto non avendo dati per tutte le imprese; n.d.  
= dato non disponibile.