

## **Trimestrale Fiom**

# **L'andamento produttivo e occupazionale dei principali stabilimenti di assemblaggio dei gruppi FCA e CNH nel IV° trim. 2014 e nel 2014**

01 febbraio 2015

### **Stabilimenti interessati dalla rilevazione:**

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 1. FCA Mirafiori       | 9. FCA Melfi                               |
| 2. Maserati Grugliasco | 10. FCA Pratola Serra (ex FMA)             |
| 3. Maserati Modena     | 11. FCA Termoli                            |
| 4. CNH IVECO Brescia   | 12. CNH Jesi                               |
| 5. CNH IVECO Suzzara   | 13. CNH Lecce                              |
| 6. FCA SEVEL Atessa    | 14. CNH FPT Iveco motori Torino            |
| 7. FCA Cassino         | 15. CNH Iveco FPT Industrial motori Foggia |
| 8. FCA Pomigliano      | 16. FCA Ex VM Ferrara                      |

## 1. Mercato dell'auto e immatricolazioni nel 2014

Le immatricolazioni di veicoli in Italia nel 2014 rispetto l'anno prima è cresciuta del 5% soprattutto grazie ai veicoli commerciali leggeri (+16,4%), mentre quelle delle auto è cresciuta solo del 4,2% (tab. 1).

Tuttavia se si considera il mercato dell'auto per modalità di acquisto, le immatricolazioni hanno ripreso a crescere nel 2014 soprattutto per effetto del noleggio e del leasing, in quanto la vendita ai privati, che rappresenta i due terzi del mercato, sono cresciute solo del 2,5% (tab. 2).

Relativamente al tipo di alimentazione motore le variazioni maggiori hanno riguardato le vetture elettriche e ibride, ma i volumi di vendita di queste vetture rappresentano ancora una quota decisamente minima del mercato, rispettivamente lo 0,1% e l'1,1% (tab. 3).

Tab. 1 – Immatricolazione di veicoli in Italia nel 2014 e nel 2013 – v.a. e %

Tipo di veicoli	2014	2013	Var. %
<b>Auto</b>	1.359.616	1.304.648	+4,2
<b>Veicoli commerciali leggeri</b>	117.709	101.131	+16,4
<b>Autocarri</b>	12.665	12.663	0,0
<b>Autobus</b>	1.975	2.372	-16,7
<b>Totale autoveicoli</b>	1.491.965	1.420.814	+5,0

Fonte: ANFIA.

Tab. 2 – Immatricolazioni autovetture per modalità d'acquisto nel 2014 e nel 2013

Modalità di acquisto	Gen-Dic 2014	%	Gen-Dic 2013	%	Var % 14/13
<b>Privati proprietari</b>	827.290	60,8	807.367	61,9	2,5%
<b>Leasing persone fisiche</b>	20.632	1,5	21.610	1,7	-4,5%
<b>Società proprietarie</b>	220.535	16,2	217.697	16,7	1,3%
<b>Leasing persone giuridiche</b>	22.831	1,7	20.160	1,5	13,2%
<b>Noleggio</b>	264.173	19,4	233.502	17,9	13,1%
<b>Taxi</b>	4.165	0,3	4.324	0,3	-3,7%
<b>Altri</b>	214	0,0	186	0,0	15,1%
<b>Totali</b>	1.359.840	100,0	1.304.846	100,0	4,2%

Fonte: ANFIA.

Tab. 3 – Immatricolazioni autovetture per alimentazione in Italia nel 2014 e nel 2013

Tipologia di alimentazione	Gen-Dic 2014	%	Gen-Dic 2013	%	Var % 14/13
<b>Diesel</b>	746.639	54,9	702.969	53,9	6,2%
<b>Benzina</b>	394.608	29,0	402.278	30,8	-1,9%
<b>Benzina+GPL</b>	123.809	9,1	115.555	8,9	7,1%
<b>Benzina+Metano</b>	72.324	5,3	68.020	5,2	6,3%
<b>Elettrica</b>	1.098	0,1	864	0,1	27,1%
<b>Ibrida BE</b>	20.705	1,5	14.059	1,1	47,3%
<b>Ibrida BT/Hbiofuel</b>	1	0,0	5	0,0	-
<b>Ibrida GE/Diesel-Electric</b>	656	0,0	1.096	0,1	-40,1%
<b>Totali</b>	1.359.840	100,0	1.304.846	100,0	4,2%

Fonte: ANFIA.

In relazione alla distribuzione del mercato per segmento il 2014 conferma un peso rilevante delle superutilitarie e delle utilitarie (47% del totale delle immatricolazioni contro il 48,4% del 2013), mentre il segmento che cresce di più (anche se solo dello 0,5%) è quello dei mini SUV in un quadro, dunque, di stabilità negli acquisti per tutti i segmenti (tab. 4).

**Tab. 4 – Immatricolazioni autovetture per segmento nel 2014 e nel 2013**

Autovetture per segmento	Gen-Dic 2014	%	Gen-Dic 2013	%	Var % 14/13
<b>Superutilitarie/Mini</b>	252.088	18,5	249.352	19,1	0,0
<b>Utilitarie/Small</b>	387.628	28,5	382.544	29,3	0,0
<b>Medio-inferiori/Low-Medium</b>	186.105	13,7	177.094	13,6	0,1
<b>Medie/Medium</b>	54.164	4,0	63.873	4,9	-0,2
<b>Superiori/Upper Medium</b>	15.213	1,1	16.716	1,3	-0,1
<b>Lusso/Luxury</b>	1.844	0,1	1.450	0,1	0,3
<b>Sportive/Sports</b>	3.033	0,2	4.721	0,4	-0,4
<b>SUV Piccoli/Small SUV</b>	97.777	7,2	64.525	4,9	0,5
<b>SUV Compatti/Compact SUV</b>	128.628	9,5	112.384	8,6	0,1
<b>SUV Medi/Mid-Size SUV</b>	39.806	2,9	39.758	3,0	0,0
<b>SUV Grandi/Full &amp; Large SUV</b>	13.539	1,0	11.117	0,9	0,2
<b>Monovolumi piccoli/Small MPV</b>	93.872	6,9	87.412	6,7	0,1
<b>Monovolumi medi/Medium MPV</b>	54.596	4,0	61.706	4,7	-0,1
<b>Monovolumi grandi/Large MPV</b>	5.363	0,4	5.237	0,4	0,0
<b>Multispazio/Multivan</b>	16.381	1,2	19.926	1,5	-0,2
<b>Combi</b>	9.803	0,7	7.031	0,5	0,4
<b>Totali</b>	1.359.840	100	1.304.846	100	

Fonte: ANFIA.

La continua riduzione di nuove immatricolazioni dal 2007 a oggi, al di là della crescita registrata rispetto al 2013, ha determinato, secondo l'analisi dell'ANFIA, una crescita dell'età media del parco circolante da 7,5 anni a 9,5 tra il 2006 e il 2014.

Le vendite del Gruppo FCA sono cresciute nel 2014 in Europa del 3,5% ma principalmente per l'aumento dei modelli Jeep, che considerato l'avvio solo recente della produzione a Melfi, è da ascrivere prevalentemente a un aumento delle importazioni dall'estero. In questo contesto sia le vetture a marchio Lancia sia quelle Alfa Romeo hanno continuato, invece, a perdere significativamente volumi di vendita, rispettivamente -3,6% e -8,2%. Una crescita doppia ha riguardato invece i modelli Ferrari e Maserati, le cui produzioni sono orientate principalmente all'export considerato che in Italia ne sono state vendute nel 2014 rispettivamente 227 e 1.235, soprattutto con una crescita delle Maserati. Per quanto riguarda il mercato italiano FCA perde un ulteriore punto della quota di mercato passando dal 28,74% al 27,85%, anche se si assiste a una crescita dello 0,7% delle vendite quale risultato comunque di una contrazione di tutti i marchi ad eccezione di Jeep

che ha conosciuto un raddoppio, comunque a un livello ancora basso, da 5.827 a 11.334 (tab. 5).

**Tab. 5 – Immatricolazioni di vetture del gruppo FCA in Europa (EU28+EFTA) e in Italia nel 2014 e nel 2013 – valori assoluti e valori %**

Mercato EU28+EFTA	2014	2013	Var. % 14/13	Quota % 2014	Quota % 2013
<b>FCA</b>	767.856	741.788	+3,5%	5,9	6,0
<i>Fiat</i>	586.271	573.674	+2,2%	4,5	4,7
<i>Lancia/Chrysler</i>	72.168	74.847	-3,6%	0,6	0,6
<i>Alfa Romeo</i>	59.198	64.510	-8,2%	0,5	0,5
<i>Jeep</i>	41.378	24.391	+69,6%	0,3	0,2
<b>Dodge, Ferrari, Maserati</b>	8.841	4.366	+102,5	0,1	0,0
Mercato ITALIA	2014	2013	Var. % 14/13	Quota % 2014	Quota % 2013
<b>FCA</b>	376.321	373.928	+0,78	27,71	28,66
<i>Fiat</i>	281.582	279.401	+0,75	20,71	21,42
<i>Alfa Romeo</i>	28.322	31.665	-10,53	2,08	2,43
<i>Lancia/Chrysler</i>	55.483	57.045	-2,74	4,08	4,37
<i>Jeep</i>	11.334	5.827	+94,51	0,83	0,45
<b>Ferrari</b>	227	189	+20,11	0,02	0,01
<b>Maserati</b>	1.235	258	+378,68	0,09	0,02
<b>Totale marchi nazionali *</b>	378.591	374.920	+0,98	27,85	28,74

Fonte: ANFIA. \* comprende DR Motor, Lamborghini e altri.

### 3. La produzione di veicoli (auto e altri mezzi di trasporto su gomma) in Italia e la quota di vetture FCA prodotte all'estero

La produzione di veicoli (tutti) nei primi 9 mesi del 2014<sup>1</sup> ha registrato, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, solo un incremento dell'1,1% con forti differenze di andamento all'interno della tipologia di veicoli: significativa riduzione di autocarri (-29,2%) e autobus (-51,4%) dove la sola presenza della Menarini rende questo dato particolarmente basso dopo la chiusura della Iris Bus, e delle auto (-2,2%) il cui dato è riferito al periodo gennaio-ottobre. Solo il comparto dei veicoli commerciali leggeri ha conosciuto una variazione positiva di circa il 14% legata anche al lancio del Nuovi Ducato e Daily (tab. 6).

**Tab. 6 – Produzione di veicoli in Italia nei primi 9 mesi del 2014 e del 2013 – v.a. e var. %**

Tipo di veicoli	2014 gen-set.	2013 gen-set.	Var. % (gen.-set.)	2013
<b>Auto (*)</b>	325.046	332.496	-2,2	388.465
<b>Veicoli commerciali leggeri</b>	202.152	177.731	13,7	236.038
<b>Autocarri</b>	17.292	24.413	-29,2	33.287
<b>Autobus</b>	136	280	-51,4	421
<b>Totale autoveicoli</b>	511.255	505.757	1,1	658.211

Fonte: ANFIA (\*) Per la produzione di auto il periodo è gennaio-ottobre 2014.

<sup>1</sup> Alla data del 30 gennaio 2015 non risultavano ancora disponibili i dati dell'ANFIA per l'ultimo trimestre dell'anno, periodo settembre-dicembre 2014.

Nel complesso, pur considerando il dato a fine anno il quadro è quello di una sostanziale stabilità secondo livelli di produzione che sono rimati, tuttavia, molto bassi sia per le auto che per gli autobus e che riflettono il ritardo degli investimenti di FCA in Italia anche per effetto delle chiusure degli stabilimenti di Termini Imerese (con il trasferimento della produzione della Nuova Lancia Y in Polonia) e Iris Bus di Valle Ufita per la produzione di bus (con il trasferimento delle produzioni agli stabilimenti Iveco localizzati in Francia e in Repubblica Ceca).

Un ultimo dato di rilievo riguarda la quota auto del gruppo FCA vendute sul mercato italiano ma prodotte all'estero nel 2014. Si tratta, secondo un'analisi che copre le principali vetture dei marchi Fiat, Alfa e Lancia del 45,4% delle auto immatricolate in Italia nel 2014 ma prodotte all'estero da FCA e principalmente negli stabilimenti dell'Europa Centro Orientale, Turchia compresa, oltre che in Messico e in Canada per le produzioni di Fiat Freemont e Lancia Voyager (tab. 7), un dato in linea con quanto già registrato nel 2013.

**Tab. 7 – Quota di vetture del gruppo FCA vendute in Italia ma prodotte all'estero nel 2014 (esclusa Jeep, Ferrari e Maserati) – v.a. e %**

Modelli	Immatricolazioni Mercato ITALIA	stabilimento di produzione	paese	peso % su immatricolazioni totali
<b>Immatricolazioni di vetture prodotte in ITALIA</b>				
Fiat Panda	104.352	Pomigliano	Italia	28,7
Fiat Punto	57.157	Melfi	Italia	15,7
Alfa Giulietta	19.603	Cassino	Italia	5,4
Alfa Mito	8.527	Mirafiori	Italia	2,3
<b>Totali</b>	189.639		% auto prodotte in Italia	52,2
<b>Immatricolazione di vetture prodotte all'ESTERO</b>				
Fiat 500L	51.256	Krugaiev	Serbia	14,1
LanciaY	51.143	Tichy	Polonia	14,1
Fiat 500	43.593	Tichy	Polonia	12,0
Fiat Qubo	6.882	Tofas di Bursa	Turchia	1,9
Fiat Doblò	2.837	Tofas di Bursa	Turchia	0,8
Fiat Freemont	8.488	Touluca	Messico	2,3
Lancia Voyager	783	Windsor	Canada	0,2
<b>Totali</b>	164.982		% auto prodotte all'estero	45,4
<b>Altre vetture *</b>	8.665			2,4
<b>Totale immatricolazioni FCA mercato italiano      distribuzione % immatricolazioni per marchio</b>				
Fiat	279.497			76,9
Lancia	55.472			15,3
Alfa	28.317			7,8
<b>Totali</b>	363.286			100,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ANFIA e UNRAE. \* dato indisponibile per il rimanente numero di vetture presunte (Alfa 4C, Fiat16 e altre versioni) vendute sul mercato italiano.

### 3. La situazione degli stabilimenti dell'auto di FCA

La situazione degli stabilimenti FCA è molto diversificata e dipende in buona sostanza dalla situazione degli investimenti, completati a Melfi alla fine del 2014, in corso a Cassino, realizzati alla fine del 2012 a Pomigliano e ancora indefiniti a Mirafiori. In questo quadro alcuni investimenti minori sono in corso allo stabilimento di Grugliasco, mentre a Modena permane una situazione di difficoltà nella messa della produzione a regime del modello Alfa4C. Quello che si osserva al momento, fatta eccezione per Melfi, è un ridimensionamento degli organici degli stabilimenti con riferimento al fabbisogno ordinario di manodopera in relazione al numero di modelli assegnati (o non assegnati). Ciò è valso per Pomigliano e in futuro potrebbe valere per Mirafiori, di cui una parte della manodopera è transitata nel nuovo stabilimento Maserati di Grugliasco. In prospettiva è possibile che si determini una situazione con stabilimenti con organici ridotti e una tendenziale maggiore produttività associata alla produzione di modelli a più alto valore aggiunto.

La situazione produttiva e occupazionale dello stabilimento **SATA** di **Melfi** è in evoluzione per via della salita produttiva dei nuovi modelli (Jeep Renegade e Fiat 500X) e l'utilizzo a regime dei nuovi impianti su una delle due linee esistenti. Tuttavia al momento non è chiara la dislocazione dei 300 interinali assunti nel mese di gennaio 2015 (i restanti 700 dovrebbero essere assunti a marzo o forse prima in previsione della modificazione del regime di turnazione), mentre i circa 200 lavoratori provenienti da Cassino sono impiegati ad oggi prevalentemente sulle attività di recupero vetture delle produzioni Renegade e 500X e in parte sull'assemblaggio della Grande Punto. Ad oggi (fine gennaio 2015) a fronte di una produzione impostata di 370 vetture a turno tra Jeep Renegade e 500X ne sono prodotte circa 300 rispetto, in crescita rispetto alle produzioni effettive dell'ultimo trimestre 2014 poiché si stanno man mano risolvendo i problemi sui nuovi impianti e su quelli di natura organizzativa; è realistico che a breve si arrivi alla produzione impostata (al più a 400 vetture) con l'ingresso di tutti gli interinali in produzione e con la modifica della turnazione<sup>2</sup>. L'obiettivo di realizzare i volumi richiesti con l'attuale turnistica basata su 15 turni sta determinando il ricorso agli straordinari al sabato.

Al momento, tuttavia, sulla produzione dei due nuovi modelli insistono ancora alcuni problemi legati alla fornitura di particolari (componenti) dalle aziende dell'indotto, fattore che più di qualche volta ha determinato la cancellazione dello straordinario richiesto (da

---

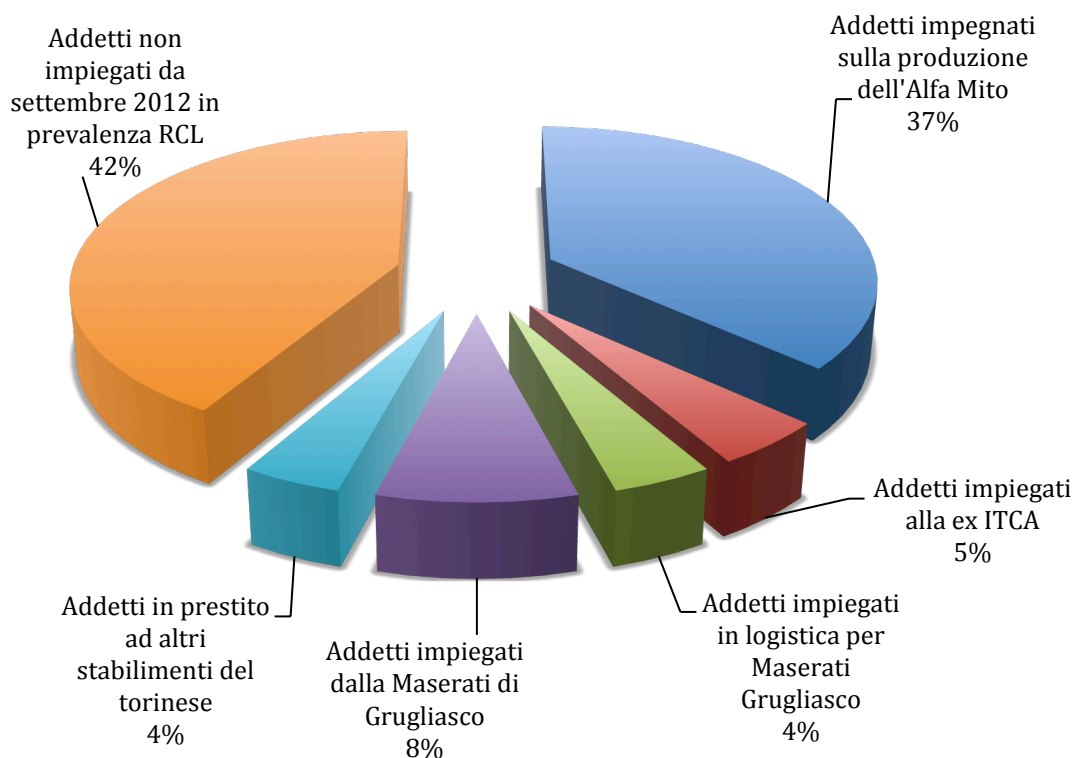
<sup>2</sup> Va fatto osservare a questo proposito che nel settembre del 2005 in occasione del lancio della Grande Punto l'azienda procedette all'assunzione di 600 lavoratori interinali poi non stabilizzati una volta normalizzati i volumi produttivi corrispondenti alle richieste di mercato.

ottobre a dicembre 2014 gli straordinari al sabato sono stati, tuttavia, solo 2 per 16 ore complessive). In definitiva va osservato che ad oggi con l'annuncio dell'assunzione di mille interinali entro la fine del terzo trimestre del 2015, in aggiunta ai 500 lavoratori provenienti da Cassino e da altri stabilimenti, non è stata comunicato un aumento della produzione impostata di Renegade e 500X, pertanto l'aumento dell'occupazione sulla base dei dati finora disponibili non dovrebbe essere legato all'aumento dei volumi di produzione, ma piuttosto al fabbisogno ordinario secondo un regime di turnazione diverso da quello odierno. L'ipotesi che avevamo formulato in precedenza circa una riduzione del fabbisogno di manodopera sulla nuova linea della Renegade e della 500X stando ai dati prima elencati deve essere riconsiderato, ma per una valutazione definitiva bisognerà attendere l'inserimento e la conoscenza della distribuzione degli interinali come degli altri lavoratori sulle linee. Inoltre anche il rischio di un esubero di personale ipotizzato nel 2012 a seguito del ricorso prolungato alla Cigo e all'annuncio del trasferimento della produzione della Grande Punto è da rivedere, ma solo per la continuità nella produzione della Grande Punto. Attualmente sono prodotte 190 Grandi Punto per turno (rispetto alle 380 del pieno regime) su un regime di 2 turni dal lunedì al venerdì avendo eliminato il ricorso al turno B da circa un anno.

Relativamente allo stabilimento di **Mirafiori** anche nell'ultimo trimestre 2014 si è continuato a lavorare per 6/7 giorni al mese per la produzione dell'Alfa Mito ricorrendo nel complesso a 1.300 unità, di cui solo una quota pari a 100 unità interessata alla rotazione (gli altri 1.200, di fatto, lavorano in forma stabile quando lo stabilimento è in produzione). Della restante parte altri 170 sono collocati (alla ex Itca) dove sono impiegati per 3-4 giorni/settimana al mese su produzioni destinate alla Maserati di Modena; altri circa 150 lavorano tutto il mese su 12 turni nelle attività di logistica/preparazione per la Maserati di Grugliasco; circa 150 lavoratori sono in prestito in altri stabilimenti del gruppo nel torinese; altri 300 circa sono collocati alla Maserati di Grugliasco, ma risultano in forza negli organici della carrozzeria. I rimanenti 1.471 lavoratori non rientrano al lavoro da Settembre 2012 e sono per lo più parzialmente idonei ovvero lavoratori con ridotte capacità lavorative (RCL).

Nel complesso dei 3.711 ancora in organico dei 3.261 operai in Cigs solo il 37% è impegnato, in media per una settimana al mese, nella produzione dell'Alfa Mito (fig. 1).

Fig. 1 – Distribuzione dell'organico stabilimento FCA Carrozzerie di Mirafiori al 31.12.2014



fonte: ns. indagine diretta. (stime)

L'azienda sta, inoltre, suggerendo la componente femminile ancora in organico e che ha i requisiti previsti dalle quote rosa (57 anni 35 di contributi), di procedere dietro incentivo, a dimissioni volontarie e ad oggi circa una cinquantina di lavoratrici hanno dato le dimissioni in tal senso. Nel frattempo altri 300 addetti potrebbero essere collocati in pensione per i sopraggiunti requisiti pensionistici (si consideri che l'età media dello stabilimento ha ormai raggiunto i 51 anni), mentre qualche centinaio dovrebbe andare in pensione nel 2015.

La produzione dello stabilimento di **Grugliasco** ha raggiunto i livelli produttivi fissati originariamente. Lo stabilimento ha lavorato su 2 turni per cinque giorni la settimana in alcuni casi ricorrendo al sabato, soprattutto per le attività di logistica e magazzino, ma nell'ambito dell'implementazione del regime di 12 turni<sup>3</sup>. Le produzioni dello stabilimento di **Pomigliano** hanno conosciuto nel 2014 una riduzione di circa un terzo rispetto ai volumi del 2013, da circa 150 mila a poco più di 100 mila vetture. Volumi stabili, ma bassi per il massiccio ricorso alla cassa integrazione, hanno continuato ad interessare nel 2014 lo stabilimento di **Cassino** nel quale sono stati avviati nel corso del 2014 alcuni lavori

<sup>3</sup> Nel mese di dicembre 2015 non si è fatto ricorso a sabati lavorativi coperti con l'utilizzo di PAR.



propedeutici al riallestimento di una delle due linee per la futura produzione del nuovo modello Alfa. Infine per quanto riguarda lo stabilimento di **Modena** della **Maserati** la produzione giornaliera non ha mai rispettato l'impostato per via dei continui cambi di regimi di unità di vetture, per problemi legati al montaggio piuttosto che sistemi di progettazione di parti di carrozzeria. La produzione giornaliera di modelli Alfa 4C permane pertanto non superiore alle 12 vetture sulle 20 programmate. Nel 2014 ne sono state prodotte circa 3.000, di cui 700 nell'ultimo trimestre 2014. All'inizio del 2015 il numero di vetture Maserati è calato di 4 unità con tendenza a calare ulteriormente già dal mese di febbraio prossimo.

Nel complesso dei circa 21.600 addetti impegnati nei 6 stabilimenti di assemblaggio della divisione auto di FCA (esclusa Ferrari) alla fine del 2014 ancora 9.224 erano interessati dal ricorso alla Cigs o al Contratto di Solidarietà (Pomigliano). Ne consegue che il personale effettivamente impegnato in produzione, al di là delle giornate effettive di lavoro, al primo gennaio 2015, non volendo in questo modo calcolare il personale SATA in Cigs al 31.12.2015, era pari solo al 57% dell'organico complessivo dei 6 stabilimenti (tab. 8).

**Tab. 8 – Organico degli stabilimenti di assemblaggio auto del Gruppo FCA (esclusa Ferrari) e personale interessato dalla Cig o altri dispositivi al 01.01.2015 – v.a. e % (stime)**

Stabilimenti	Addetti in organico	Personale in prestito ad altri stabilimenti (o da altri)	Personale interessato in maniera strutturale dalla Cigs o in Cds v. a.	Personale in Cigs o in Cds v. %
<b>Cassino</b>	4.133	200	4.133	100,0
<b>Pomigliano</b>	4.200	n.d.	1.900	45,2
<b>Mirafiori</b>	3.711	450	3.261	87,9
<b>Melfi</b>	5.950	(200)	-	-
<b>Grugliasco</b>	2.700	(1.500)	-	-
<b>Modena</b>	900	(50)		
<b>Totali</b>	21.594	650 (1.750)	9.224	43,0

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

Relativamente ai volumi produttivi per l'anno 2014 le produzioni sono diminuite in tutti gli stabilimenti (nel complesso di circa il 6%), in particolare a Pomigliano (-30,6%) e a Mirafiori (-27%) dove i volumi erano tra l'altro già molto bassi o sono rimaste vicine a quelle del 2013 (Melfi e Cassino).

Le uniche eccezioni sono gli stabilimenti della Maserati di Grugliasco e Modena. Nel primo caso la produzione nel 2014, rispetto l'anno prima (ma qui è stata avviata solo da giugno 2013), è stata superiore di circa 20 mila vetture, nel caso di Modena superiore di 2.400 vetture per la messa in produzione dell'Alfa 4C (tab. 9).

Tab. 9 – Volumi produttivi degli stabilimenti di assemblaggio auto del Gruppo FCA (esclusa Ferrari) al 31.12. 2014 – v.a. e valori % stimati

Stabilimenti	IV° trim. 14	2014	2013	Variazioni 2014/2013	
				v.a.	%
<b>Cassino</b>	15.000	80.000	79.075	925	1,2
<b>Pomigliano</b>	32.185	104.175	150.000	-45.825	-30,6
<b>Mirafiori</b>	3.185	11.680	15.997	-4.317	-27,0
<b>Melfi</b>	25.000	120.000	115.000	5.000	4,3
<i>Grande Punto</i>	22.000	100.000			
<i>Renegade</i>	10.000	15.000	-		
<i>500X</i>	3.000	5.000	-		
<b>Grugliasco (*)</b>	9.000	34.000	14.000	20.000	142,9
<b>Modena</b>	1.820	7.600	5.188	2.412	46,5
<i>modelli Maserati</i>	1.120	4.600			
<i>Alfa 4C</i>	700	3.000	-		
<b>Totali</b>	86.190	357.455	379.260	-21.805	-5,7

Fonte: ns. indagine diretta. (\*) la produzione del 2013 corrisponde al periodo giugno-dicembre in corrispondenza della riapertura dello stabilimento.

### 3. I lavori di ristrutturazione, gli investimenti in corso e quelli annunciati negli stabilimenti dell'auto

Gli investimenti annunciati sono in corso negli stabilimenti di Mirafiori e in fase più avanzata in quelli di Cassino, mentre sono stati completati in quello di **Melfi** con l'entrata a regime di produzione, dopo la Renegade, della Fiat500X. Per lo stabilimento di **Cassino** i nuovi modelli riguarderebbero la Nuova Giulietta e un Mini Suv. Nell'ultimo trimestre del 2014 in quest'ultimo stabilimento sono stati introdotti nuovi macchinari e impianti in tutte le unità tranne che in Verniciatura, ma in questa Unità gli investimenti erano già avvenuti nel 2010 con la messa in produzione dell'Alfa Giulietta. Questi investimenti potrebbero determinare una parziale e riduzione del fabbisogno di manodopera; si segnala in generale una riduzione delle anomalie e del cattivo funzionamento degli impianti.

Per lo stabilimento di **Mirafiori** i lavori di ristrutturazione attualmente in corso, che dovrebbero essere finalizzati in futuro a nuovi investimenti, riguardano lo smantellamento di un tratto di vecchie linee, lavori di tinteggiatura, rifacimento di impianti elettrici, lavori sugli impianti di riscaldamento e nell'area logistica e preparazione, denominata Maserati Service, che è stata completamente rinnovata. Sono cominciati dei lavori in reparto lastratura, mentre in verniciatura è stata allestita una nuova cabina di verniciatura. Si presume che entro il mese settembre di quest'anno (2015) i lavori per l'allestimento della nuova linea siano completati, ma non si conosce l'ammontare degli investimenti. Per ciò che riguarda lo stabilimento di **Grugliasco** è stato da poco acquistato un capannone vuoto affianco alla fabbrica per rendere più ampia l'area di ricezione dei componenti e quindi dei magazzini. È prevista la creazione di nuovi uffici, di un refettorio di 100 posti e di nuova

sede per l'infermeria. Infine per quanto riguarda lo stabilimento di Modena della Maserati in futuro potrebbero esserci investimenti per la produzione di motori per Alfa e Maserati, considerato che sono in corso lavori di costruzione di celle prova motori in uno dei reparti dello stabilimento. Ad oggi, però non ci è dato sapere con certezza quali siano i progetti futuri dell'azienda in quanto non sono disponibili informazioni in merito. Relativamente al progetto Giorgio non sembra tuttavia che lo stabilimento sia destinatario in futuro di nuovi modelli Alfa.

#### 4. Gli stabilimenti dei motori

L'andamento produttivo degli stabilimenti dei motori risente della ripresa delle produzioni a Melfi e del buon andamento delle produzioni Maserati a Grugliasco, oltre che della SEVEL e quindi soprattutto per i motori V6 (VM e reparto motori Maranello Ferrari) e per quelli di media-alta cilindrata (FMA Pratola Serra) oltre che per i motori destinati ai veicoli commerciali (FPT Industrial Foggia). Livelli stabili nella produzione si osservano invece per lo stabilimento di Termoli (FCA) che produce motori di cilindrata inferiore ai 1900cc e che condivide la produzione per il segmento B delle vetture a marchio Fiat con lo stabilimento polacco Biesko Bialo e in parte con la FMA che produce in prevalenza motori superiori ai 1900cc.

Allo stabilimento **VM** di **Ferrara** la crescita dei volumi prima richiamati, in particolare dei motori V6<sup>4</sup>, ha determinato sul finire del 2014 la ripresa di assunzione di lavoratori interinali con contratti di durata trimestrale di per circa 80 unità (attualmente i dipendenti a tempo determinato sono circa 150). Continua la presenza di altri lavoratori da altri stabilimenti, ma non più da Pratola Serra, ma da altri come lo stabilimento Cnh di Modena. L'aumento produttivo ha determinato nel corso del 2014 il ricorso a 24 sabati di straordinario per circa 300 addetti (per 6 ore giornaliere). Per il 2015 la previsione è quella di un ricorso frequente ai sabati in straordinario comandato in tutti i reparti, di cui 3 eseguiti solo nel mese di gennaio appena concluso.

La situazione dei due stabilimenti, FPT Torino e FPT Industrial Foggia, che producono in prevalenza motori per Iveco è differenziata poiché nel primo caso (**FPT Torino**) il 2014 registra una riduzione del numero dei motori prodotti (NEF) passati da 146 mila del 2013 a 118 mila nel 2014, con una previsione di 80-90 mila motori per il 2015. Questa riduzione dei volumi nella produzione dei motori ha determinato già alla fine del settembre scorso, il

---

<sup>4</sup> Lo stabilimento di Ferrara produce anche i motori V6 per i modelli RAM venduti sul mercato statunitense e che FCA sembra intenzionata a rendere disponibili per il mercato europeo.

licenziamento (per mancato rinnovo) di 250 lavoratori interinali e la conclusione a fine dicembre del 2014 di 176 distacchi dallo stabilimento CNH di Settimo Torinese. Questa riduzione ha determinato con l'inizio dell'anno nuovo (2015) la soppressione del 3° turno della produzione al reparto motori e la comunicazione di 3 giorni di cigo sempre ai motori per il mese di febbraio. Per le produzioni di ponti e assali invece si parte da una richiesta di 8 giorni di cigo. Per quanto riguarda queste ultime produzioni (divisione *drive line*), dove non erano impiegati né interinali né comandi distacco, già nell'ultimo trimestre 2014 si era fatto ricorso a 40 giorni di cassa integrazione ordinaria (Cigo). Come nel caso di altri stabilimenti pur essendo prevista la Cigo a rotazione questa molto spesso non comprende gli inidonei e gli addetti non polivalenti che, dunque, finiscono per trascorrere quasi per intero il periodo di Cig senza alcun rientro in azienda. Diversamente dallo stabilimento FPT di Torino i volumi di produzione dello stabilimento **FPT Industrial** di Foggia sia sui motori che sugli alberi motore si sono mantenuti elevati anche nel corso del 2014, come testimoniano sia le 16 mila di straordinario, sia i circa 10 sabati lavorativi dell'ultimo trimestre 2014. Alla **FMA** di **Pratola Serra**, infine, nell'ultimo trimestre del 2014 si è avuto un aumento della produzione dovuta soprattutto al lancio delle vetture Renegade e Fiat500X in produzione a Melfi, per i modelli equipaggiati con motori 1900td e 1600td. Ma nel complesso i motori assemblati, compresi i circa 1.700 con basamento in alluminio, sono stati uguali in termini di volume a quelli del 2013 (ovvero poco più di 177 mila).

Sul piano dell'occupazione a fronte della riduzione di organico della FPT di Torino, l'occupazione cresce tramite il ricorso al lavoro in somministrazione alla VM di Ferrara, dove sull'attuale organico insistono già 150 lavoratori con contratto a tempo determinato e 20 unità provenienti dalla CNH di Modena, mentre rimane stabile in FMA, alla FPT Industrial di Foggia e alla FCA di Termoli. La situazione dei prestiti infragruppo è qui più circoscritta rispetto all'auto e coinvolgeva alla fine del 2014 poco meno di 250 unità, in buona parte composti da unità della Cnh di Settimo in distacco alla FPT di Torino (tab. 10).

Relativamente ai volumi produttivi rispetto al 2013 la produzione di motori risulta in crescita di circa il 10%, ma principalmente per l'aumento delle produzioni degli stabilimenti di Foggia in particolare e poi di Ferrara, mentre sia FMA che FCA Termoli presentano volumi simili a quelli del 2013 (tab. 11).

Tab. 10 – Organico degli stabilimenti dei motori FCA e CNH Industrial al 31.12.2014

Stabilimenti	Addetti in organico	Personale in prestito ad altri stabilimenti (o da altri)	Personale in Cigs o in Cds	Personale in Cigs o in Cds
			v.a.	v. %
VM Ferrara	1.260	(20)	-	-
FPT Torino	2.252		-	-
<i>Reparto motori</i>	1.001	(176)	-	-
<i>Reparto assali e cambi</i>	1.251		-	-
FPT Industrial Foggia	1.660	(10)	-	-
FMA Pratola Serra	1.815	28	1.815	100,0
<b>Totali</b>	6.987	28 (206)		

Fonte: ns. indagine diretta.

Tab. 11 – Volumi produttivi degli stabilimenti dei motori di FCA e CNH nel 2014 e nel 2013

Stabilimenti	IV°	2014	2013	Variazioni	Var. %
	trim. 14			2014/2013	2014/2013
VM Ferrara	28.000	102.000	90.000	+12.000	+13,4%
<i>Motori V6</i>	20.000	72.000	64.000	+8.000	+12,5%
<i>Altri motori</i>	4.000	15.000	15.000	-	
<i>Motori industriali</i>	4.000	15.000	11.000	+4.000	+36,4%
<b>FPT Torino (tot. motori)</b>	<i>n.d.</i>	212.400			
<i>Motori NEF</i>	<i>n.d.</i>	118.000	146.000		
<i>Motori F5C</i>	<i>n.d.</i>	90.000	<i>n.d.</i>		
<i>Motori Vector e Cursor</i>	<i>n.d.</i>	4.400	<i>n.d.</i>		
<i>ponti e assali</i>	<i>n.d.</i>	159.000	<i>n.d.</i>		
<i>cambi</i>	<i>n.d.</i>	66.000	<i>n.d.</i>		
<b>FPT Industrial</b>					
Motori	66.000	251.000	229.000	+22.000	+9,6%
alberi motore	90.000	400.000	337.000	+63.000	+18,7%
<b>FMA</b>	50.420	177.256	177.327	-71	-0,04%
<b>Totali (solo motori)</b>	-	742.656	682.327	+60.329	+8,8

Fonte: ns. indagine diretta.

## 6. Gli investimenti negli stabilimenti dei motori

Stabilimento **VM**: sono prossimi nuovi investimenti per diverse decine di milioni di euro sulle produzioni che riguardano il motore V6, compresa una versione per i motori marini, sui motori Euro6 del motore RA 4 cilindri e su quelli industriali. Sono stati, inoltre, nel corso del 2014 introdotti nuovi macchinari in sala macchine per quanto riguarda la produzione del motore V6. Presso lo stabilimento **FPT di Torino** non si segnalano investimenti se non quelli connessi all'applicazione del WCM, quindi non direttamente su impianti e macchinari. Innovazioni di processo, nella logistica e nell'ergonomia sono segnalati nello stabilimento **FPT Industrial** di Foggia sia nei reparti di produzione agli alberi motore sia in quelli dei motori, mentre altri investimenti in impianti e macchinari sono in corso in relazione al lancio del nuovo motore 2300cc tipo Euro6, sia per attività di

produzione che di supporto, nel primo caso con l'introduzione di postazione robotizzate e macchinari di lavorazione (supporto basamenti), nel secondo caso sempre comunque nell'automazione delle modalità di trasporto e di rifornimento. Interventi che nel loro insieme starebbero determinando una riduzione significativa del fabbisogno di manodopera. Alla **FMA** di Pratola Serra sono stati avviati, invece, gli investimenti per un nuovo motore che dovrebbe avere la caratteristica di alberi controrotanti di alluminio (cd Giorgio 2200), di cui però al momento non si conoscono né gli importi né il modello o i modelli di destinazione e i probabili volumi. Un altro investimento è relativo alla produzione di un Testa Cilindri per il motore V6 prodotto alla VM di Cento.

## **7. Gli stabilimenti dei veicoli commerciali** (SEVEL Atessa, CNH Suzzara e Brescia)

Come per altre divisioni produttive del Gruppo si registra anche per i veicoli commerciali una situazione differenziata tra stabilimenti, in particolare tra quello di Brescia (veicoli commerciali pesanti) e gli stabilimenti di Suzzara e Val di Sangro (SEVEL), rispettivamente per i veicoli commerciali medi e leggeri, che sono anche gli stabilimenti interessati finora dagli investimenti.

La produzione dello stabilimento **SEVEL** conferma la crescita di veicoli commerciali osservata per il 2014 sul 2013, con un livello di produttività molto elevato pur in presenza di una significativa riduzione degli addetti rispetto ad alcuni anni fa, soprattutto per quanto riguarda il ricorso al lavoro a termine e a quello interinale: alla fine del 2014 le unità a tempo determinato erano comprese tra 50 e 70, mentre il ricorso allo straordinario al sabato nello stabilimento è stato dovuto principalmente alle attività di "recupero" dei veicoli (aggiunta di componenti mancati in fase di assemblaggio, piccoli ritocchi, ecc.).

Per lo stabilimento **CNH di Suzzara** il ricorso alla Cigs per ristrutturazione in seguito a nuovi investimenti si è interrotto nel mese di giugno 2014, anche se ulteriori investimenti sono ancora in corso (dovrebbero determinare alla fine una spesa complessiva di 450 milioni di euro). A oggi, la produzione si assesta sui 220 veicoli/giorno tra cabinati, promiscui e furgoni con quest'ultimi che coprono la quota più alta della produzione. Anche in questo stabilimento il ricorso allo straordinario è stato frequente; nel solo ultimo trimestre del 2014 si è fatto ricorso a 8 sabati pari a 60 mila ore di straordinario. Sul piano dell'occupazione ai circa 1.700 dipendenti dello stabilimento alla fine del 2014 si affiancavano 200 unità provenienti dallo stabilimento **Cnh di Brescia**.

Quest'ultimo è lo stabilimento che soffre maggiormente della contrazione dei volumi. Nel 2014 sono stati prodotti meno di 12 mila camion contro la previsione aziendale di 15

mila; nel 2015 la previsione, sempre di fonte aziendale, è che se ne producano nello stesso numero del 2014. Il ricorso ai Contratti di Solidarietà determina che mensilmente i giorni di lavoro per addetto siano compresi tra 10 e 11. Il ricorso ai CdS non ha impedito all'azienda, tuttavia, ancora nel corso dell'ultimo trimestre il ricorso allo straordinario. L'assenza d'investimenti si riflette, inoltre, nell'aumento delle anomalie e cattivo funzionamento impianti. Nel complesso gli addetti dei 3 stabilimenti alla fine del 2014 contavano poco più di 10 mila unità con prestiti di personale essenzialmente tra i due stabilimenti di Brescia e Suzzara. Parziale come abbiamo visto anche il ricorso al lavoro a termine (tab. 12).

**Tab. 12 – Organico degli stabilimenti dei veicoli commerciali al 31.12.2014**

Stabilimenti	Addetti in organico	Personale in prestito ad altri stabilimenti (o da altri)	Personale in Cigs o in Cds	Personale in Cigs o in Cds
			v.a.	v. %
<b>SEVEL (Atessa)</b>	6.100	20	-	-
<b>CNH I (Suzzara)</b>	1.657	(195)	-	-
<b>CNH I (Brescia)</b>	2.266	201	2.071	91,4
<b>Totali</b>	10.023	222 (195)	2.071	20,7

Fonte: ns. indagine diretta.

Per ciò che riguarda i volumi produttivi l'unica crescita ha riguardato le produzioni dello stabilimento SEVEL, mentre è continuata la riduzione dei volumi dell'EuroCargo (Brescia) ed in misura minore per il Daily, un dato quest'ultimo che risente tuttavia degli investimenti e quindi del ricorso alla Cigs per buona parte del 2014 (tab. 13).

**Tab. 13 – Volumi produttivi degli stabilimenti dei veicoli commerciali nel 2014 e nel 2013**

Stabilimenti	IV° trim. 2014	2014	2013	Var. ass. 2014/2013	Var. % 2014/2013
<b>SEVEL (Atessa)</b>	n.d.	225.000	204.000	+21.000	+10,3
<b>CNH I (Suzzara)</b>	13.670	38.441	41.000	-2.559	-6,2
<b>CNH I (Brescia)</b>	2.600	11.963	14.000	-2.037	-14,6
<b>Totali</b>	-	275.404	259.000	+16.404	+6,3

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

## 8. Gli investimenti negli stabilimenti dei veicoli commerciali

Per quanto buona parte degli investimenti per il lancio del nuovo Ducato si siano conclusi, altri investimenti nello stabilimento **SEVEL** di Atessa sono previsti per l'adeguamento dei motori Euro6. L'investimento di 700 milioni di euro effettuato dall'azienda si è concentrato in particolare sugli impianti di saldatura e lastratura.

Per lo stabilimento **CNH** di **Suzzara** l'azienda ha chiesto la chiusura anticipata della Cigs a giugno del 2014, ma alcuni investimenti relativi al lancio del Nuovo Daily sono

ancora in corso (l'investimenti iniziale di 70 milioni dovrebbe concludersi con un investimento di 450 milioni). Gli investimenti, si sono concentrati in particolar modo nell'ulteriore robotizzazione delle attività di lastratura con l'introduzione di robot di saldatura, e con l'ampliamento delle linee di montaggio per la nuova gamma di veicoli, data la maggiore varietà di modelli. Per lo stabilimento **CNH** di **Brescia** continua invece a profilarsi l'assenza di qualsiasi tipo di investimento.

## 9. Gli stabilimenti CNH (macchine agricole e movimento terra)

Il focus sul comparto macchine agricole e movimento terra riguarda solo 2 dei 4 stabilimenti esistenti, Jesi e Lecce, mentre sono esclusi da questa rilevazione quello di Settimo Torinese (macchine movimento terra, in particolare piccoli escavatori) e Modena (costruzione componenti per macchine agricole). Le produzioni di questa divisione sono, dunque, concentrate in prevalenza nei due stabilimenti qui considerati<sup>5</sup>. Nel complesso la situazione di tutti gli stabilimenti di assemblaggio CNH, se si escludono quelli dei veicoli speciali e dei veicoli militari, mostra una situazione di sofferenza.

In questo quadro nell'ultimo trimestre 2014 lo stabilimento di Jesi ha fatto ricorso a 2 settimane di Cigo per circa un terzo dei dipendenti dello stabilimento impegnati nei reparti della nuova macchina agricola, soprattutto in seguito al calo delle commesse sul mercato europeo (EMEA) e in particolare da Francia e Germania. Le problematiche maggiori si registrano sul trattore APL T4 che ha sostituito il modello APL T3, un prodotto che ha conosciuto in passato alti volumi ma anche più costoso. La minore domanda del modello APL T4 è stata in parte compensata dalle maggiori vendite delle macchine Medium, delle TD e delle Specialità, tutte macchine in generale meno costose e quindi maggiormente appetibili per le vendite. Per il 2015 anche in seguito ad una serie di interventi sul piano produttivo la produzione giornaliera dovrebbe attestarsi sui circa 100 trattori/giorno. L'aumento di produzione delle macchine Medium ha portato l'Azienda a cambiare l'orario di lavoro del reparto Trasmissioni, passando da un turno centrale a due turni, con l'incremento di personale proveniente da altre aree. Questa modificazione supportata dal taglio dei tempi sta comportando una serie di problemi inerenti l'organizzazione del lavoro, la sicurezza sul lavoro e la qualità. In questo senso lo stabilimento risente dell'assenza di investimenti se si fa eccezione per la nuova linea di montaggio delle trasmissioni (450 mila euro di investimento) la cui entrata in funzione è prevista per marzo 2015 e che dovrebbe

---

<sup>5</sup> CNH ha in Italia anche stabilimenti dedicati alla produzione di veicoli speciali (Piacenza e una piccola unità localizzata nel sito CNH di Brescia) e mezzi militari (Bolzano).



comportare un maggiore equilibrio tra le linee di produzione contribuendo a migliorare le condizioni di lavoro e la qualità del prodotto. Rimane inoltre elevato il ricorso al lavoro straordinario, anche se in misura minore rispetto al passato (in particolare per le attività di recupero).

Attualmente sono in corso investimenti sui nuovi trattori TDD T4 in sostituzione del trattore TDD T3, Utiliy Medium in sostituzione dell'Utility Bridge e sul nuovo trattore 16x16. Gli investimenti in corso, se si fa eccezione per la nuova linea di montaggio del reparto trasmissioni, non hanno comportato l'introduzione di nuovi impianti e/o macchinari.

Lo stabilimento della **CNH di Lecce** presenta una produzione nel 2014 stabile rispetto al 2013 (intorno alle 4.200 macchine). Lo stabilimento ha fatto ricorso frequentemente nel corso del IV° trimestre 2014 allo straordinario (compreso quello al sabato) per 54 mila ore, ma coinvolgendo solo una parte della forza lavoro (tab. 14) . All'organico dello stabilimento (circa 620 addetti) vanno aggiunti anche 30 unità in prestito da altri stabilimenti e 21 addetti con contratto a tempo determinato. Lo stabilimento non ha fatto ricorso alla Cigo nel corso dell'anno e ha in atto degli investimenti, di cui non sappiamo quantificare l'importo, relativamente a due nuovi prodotti che sono il Compact Wheel Loader e il Telehandler.

**Tab. 14 – Organico degli stabilimenti CNH macchine agricole e movimento terra al 31.12.2014**

Stabilimenti	Addetti in organico	Personale in prestito ad altri stabilimenti (o da altri)	Personale in Cigo nel IV° trimestre v.a.	Personale in Cigo nel IV° trimestre v. %
<b>CNH Jesi</b>	894	-	circa 300 unità (2 settimane)	37%
<b>CNH Lecce</b>	617	(30)	-	-
<b>Totale</b>	1.521	(30)	-	-

Fonte: ns. indagine diretta.

Relativamente ai volumi se lo stabilimento di Jesi ha conosciuto una ulteriore riduzione dei volumi (pari a poco più di un quarto nel 2014 rispetto al 2013), quello di Lecce ha registrato un valore quasi identico di macchine prodotte (tab. 15).

**Tab. 15 – Volumi produttivi degli stabilimenti dei veicoli commerciali nel 2014 e nel 2013**

Stabilimenti	IV° trim. 2014	2014	2013	Var. ass. 2014/2013	Var. % 2014/2013
<b>CNH Jesi</b>	n.d.	20.250	25.693	-5.443	-26,9%
<b>CNH Lecce</b>	938	4.137	4.192	-55	-1,3%
<b>Totale</b>	-	24.387	29.885	-5.498	-18,4%

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

## **10. La produzione e l'occupazione nel 2014: un parziale recupero**

Nonostante la ripresa dei volumi produttivi e dell'occupazione in alcuni stabilimenti la situazione complessiva della maggior parte degli stabilimenti dei gruppi FCA e CNH nel 2014 è risultata solo parzialmente migliore rispetto al 2013. La ripresa delle assunzioni come dei volumi testimonia, inoltre, dell'importanza degli investimenti avvenuti (SATA Melfi, CNH Suzzara, Maserati Grugliasco, in parte SEVEL) e di riflesso del permanere di criticità nel resto degli stabilimenti di assemblaggio presi in esame in questa breve analisi che non hanno beneficiato e continuano a non beneficiare di investimenti negli ultimi anni, tanto nel comparto auto (FCA Cassino e Mirafiori), quanto in quello dei veicoli commerciali (CNH Brescia), piuttosto che delle macchine agricole (CNH Jesi). Altri stabilimenti invece, dopo aver completato gli investimenti (FCA Pomigliano) hanno assorbito solo una parte della forza lavoro in organico, nonostante l'obiettivo dichiarato dall'azienda fosse quello di un rientro integrale della forza lavoro. Completano questo quadro gli stabilimenti dei motori, le cui produzioni sono direttamente legate all'andamento dei volumi produttivi degli stabilimenti di assemblaggio in Italia e all'estero e per i quali si segnalano, anche in questo caso, situazioni divergenti all'interno dei gruppi: bene VM Ferrara e Iveco Motori Foggia, stazionarietà di FCA Termoli e FMA Pratola Serra, riduzione significativa dei volumi con relativa riduzione di forza lavoro alla FPT di Torino.

Di pari passo in alcuni stabilimenti sono riprese anche le assunzioni, attraverso il ricorso al lavoro in somministrazione (SATA Melfi, VM Ferrara) che sempre in questi stabilimenti, come in altri dei due gruppi, si accompagna con un ricorso, in particolare nel IV trimestre 2014 ad un ricorso strutturale allo straordinario, in diversi casi attraverso il sabato comandato. Il ricorso massiccio allo straordinario nelle aziende dei due Gruppi, tuttavia, se in alcuni casi è collegato al lancio di nuovi prodotti, in diversi tanti altri risente ancora di problematiche di vario genere sul piano dell'organizzazione del lavoro e più direttamente sul piano produttivo delle attività di recupero sui prodotti finali (SATA Melfi, CNH Jesi, CNH Lecce, CNH Brescia e diversi altri casi).

La situazione di criticità nella divisione auto, dove continua anche se in misura minore il ricorso alla mobilità interna dei dipendenti è testimoniata dal fatto che all'inizio di quest'anno (2015) il 43% degli addetti era comunque ancora interessato dalla Cigs in modo strutturale o dai Contratti di Solidarietà. In alcuni stabilimenti, inoltre, come Mirafiori, l'azienda persegue la riduzione degli organici anche con incentivi alle dimissioni in questo caso del personale femminile, mentre persistono problemi sulle rotazioni in occasione delle

Cig del personale con Ridotte Capacità Lavorative. Tra l'altro in alcuni stabilimenti le condizioni di lavoro, soprattutto nelle UTE del Montaggio, sono divenute più critiche come conseguenza dell'aumento dei carichi di lavoro e della revisione di turni come della struttura delle pause come nel caso della pausa-mensa (vedi il caso di SATA Melfi). L'appesantimento delle condizioni di lavoro sta determinando, inoltre, un aumento del rischio infortuni anche se quelli denunciati formalmente rimangono decisamente inferiori a quelli reali.

Tab. a – Tassi di assenteismo nel quarto trimestre 2014 per stabilimento

Stabilimenti	IV° trimestre	ottobre	novembre	dicembre	Anno 2014
FPT Ind. Foggia (alberi)	2,7	4,3	2,2	1,6	
FPT Ind. Foggia (motori)	4,0	5,0	4,0	3,0	
SEVEL Atessa	5,5	5,5	6,0	5,0	
CNH Suzzara	3,5	3,2	3,9	3,6	
CNH Jesi	6,0				
CNH Brescia	3,3				3,2
FMA Pratola	1,5	1,5	1,5	2,0	
Maserati Modena					5,0
FCA Melfi	n.d.				
FCA Mirafiori	n.d.				
VM Ferrara	n.d.				
FCA Pomigliano	n.d.				
FPT Torino					4,5
Maserati Grugliasco	n.d.				
FCA Cassino	n.d.				
FCA Termoli	n.d.				
CNH Lecce	n.d.				

n.d. = dato non disponibile

Tab. b – Infortuni riconosciuti ufficialmente dall'azienda e ulteriori non denunciati – valori assoluti

Stabilimenti	Riconosciuti	non denunciati
FPT Industrial Foggia	0	6
Maserati Modena	5	n.i.
CNH Brescia	7	n.i.
FCA Cassino	0	n.i.
FCA Melfi	n.d.	n.i.
FCA Mirafiori	n.d.	n.i.
FMA Pratola	2	n.i.
SEVEL Atessa	9	n.i.
VM Ferrara	2	n.i.
CNH Jesi	1	n.i.
CNH Suzzara	n.d.	n.i.
FCA Pomigliano	1	n.i.
FPT Toirno	n.d.	n.i.
Maserati Grugliasco	2	n.i.
FCA Cassino	n.d.	n.i.
FCA Termoli	n.d.	n.i.
CNH Lecce	n.d.	n.i.
<b>Totali</b>	<b>29</b>	<b>6</b>

n.d. = dato non disponibile; n.i. = dato non indicato