

NOTA ISRIL ON LINE

N° 32 - 2010

**LA CHIUSURA DI TERMINI  
E IL (POSSIBILE) AMPLIAMENTO  
DI POMIGLIANO:  
QUALI EFFETTI SUL SISTEMA  
ECONOMICO ?**

Presidente prof. Giuseppe Bianchi  
Via Piemonte, 101 00187 – Roma  
[gbianchi.isril@tiscali.it](mailto:gbianchi.isril@tiscali.it)  
[www.isril.it](http://www.isril.it)

*istituto*  
*di studi sulle relazioni*  
*industriali e di lavoro*





## LA CHIUSURA DI TERMINI E IL (POSSIBILE) AMPLIAMENTO DI POMIGLIANO: QUALI EFFETTI SUL SISTEMA ECONOMICO ?

Di Luca Bianchi\*, Stefano Prezioso\*

Il dibattito seguito alla proposta di "Fabbrica Italia" – il piano di rilancio della produzione Fiat in Italia e le condizioni che Sergio Marchionne ha posto perché ciò si realizzi – ha avuto il principale merito di rianimare un dibattito, da troppi anni stagnante, sulle condizioni per rilanciare la produzione manifatturiera nel nostro Paese. Un tema che finisce per interessare con particolare intensità il Mezzogiorno, come dimostra la centralità nella vicenda Fiat di due stabilimenti importanti, Termini Imerese e Pomigliano d'Arco. Due aree in cui la presenza FIAT condiziona pesantemente la situazione economica dei territori, ma dove la scelta dell'azienda è assolutamente opposta: la chiusura dello stabilimento siciliano (e da lì la difficile ricerca di uno o più nuovi soggetti imprenditoriali); l'ampliamento dello stabilimento con consistenti investimenti in cambio di una profonda revisione del sistema di relazioni industriali nel caso dello stabilimento campano.

Una riflessione che parta dagli effetti di queste scelte appare particolarmente utile perché permette di riaprire i riflettori su una situazione di "spiazzamento" del Mezzogiorno nel nuovo contesto competitivo. Negli ultimi anni si è assistito a quello che nell'ultimo Rapporto SVIMEZ abbiamo definito di "rischio scomparsa" del Sud industriale che, non solo per la crisi dei "proto-distretti industriali", ma proprio per la chiusura dei grandi impianti potrebbe andare incontro a forme di "desertificazione" del tessuto di piccole industrie collegato.

Ne consegue che il progetto "Fabbrica Italia" della Fiat rappresenta una opportunità, soprattutto per il Mezzogiorno, la cui "portata" merita di essere valutata perché gli attori coinvolti possano orientare le loro decisioni con maggiore consapevolezza.

### La simulazione SVIMEZ-IRPET

La SVIMEZ e l'IRPET hanno effettuato un esercizio volto a valutare qual è, presumibilmente, l'impatto macroeconomico delle differenti scelte FIAT a Termini Imerese e a Pomigliano. Prima di passare al commento dei dati, va precisato che l'esercizio effettuato considera sia l'effetto diretto che quello indiretto sull'intero sistema economico indotto dall'ampliamento o dalla chiusura dei due impianti considerati. Il primo effetto riguarda l'impatto esercitato direttamente sull'intera filiera dell'*automotive*; il secondo considera le variazioni, di segno positivo e/o negativo, sull'acquisto di *input* e servizi a dalla filiera dell'auto verso i restanti comparti. E' altresì considerato l'effetto derivato dai maggiori/minori livelli di occupazione sul consumo aggregato. Si ha, quindi, un quadro piuttosto esaustivo degli effetti che, a partire dalle due differenti scelte aziendali, si possono propagare nell'intera economia.

---

\* Svimez

**Impatto investimento FIAT a Pomigliano a regime, var. % (s.d.i.)**

Circoscrizioni	PIL	Investim.	Export		Occupazione (migliaia ula )(1)
			Interregionale	Eestero	
Nord	0,06	0,01	1,0	0,0	-
Sud	0,50	0,17	2,5	4,9	-
di cui: Campania	1,72	0,67	6,6	19,2	1,7

**Impatto chiusura Termini Imerese, var. % (s.d.i.)**

Circoscrizioni	PIL	Investim.	Export		Occupazione (migliaia ula )
			Interregionale	Eestero	
Nord	-0,01	0,00	-0,1	0,0	-
Sud	-0,12	-0,03	-0,2	-0,6	-
di cui: Sicilia	-0,46	-0,13	-0,5	-3,1	3,5

(1) Solo effetto indiretto in quanto non sono previste nuove assunzioni nell'impianto di Pomigliano.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ -IRPET.

**Termini Imerese**

Con riferimento alla chiusura dell'impianto di Termini Imerese, si valuta che ciò abbia un impatto negativo sul PIL di poco superiore al decimo di punto percentuale (-0,12%) nell'intero Mezzogiorno, e vi sia una perdita pari a quasi mezzo punto percentuale (-0,46%) in Sicilia, ove è localizzato l'impianto. Si tratta, rispettivamente, di circa 433 e 395 milioni di euro che, dal 2012, verranno a mancare alla ricchezza complessivamente prodotta da queste due aree; circa il 90% dell'impatto, com'è ovvio attendersi, è concentrato in Sicilia. La perdita risulta ancora più grave tenendo presente che la produzione che si andrà a perdere è imputabile ad attività, direttamente e indirettamente, "di mercato", storicamente sottodimensionate sia in Sicilia che nelle rimanenti regioni del Sud. La perdita di export totale, verso l'estero, che dovrebbe aversi in conseguenza della chiusura dell'impianto di Termini si commisura, nella sola Sicilia, in circa 3 punti percentuali (-0,6% nell'intero Sud), pari a quasi 17 milioni di euro (-17,5 milioni di euro nell'intero Sud). La perdita di export (estero) che si avrebbe, in Sicilia, può apparire modesta. Relativamente a ciò, va tenuto presente che la produzione coinvolta riguarda autoveicoli con una limitata penetrazione nei mercati esteri; nel 2009, ad esempio, l'export di autoveicoli dalla regione rappresentava appena lo 0,6% delle vendite all'estero settoriali dell'intero Sud.

Di ben altra entità è l'impatto - ovviamente negativo - sull'occupazione regionale. In base alle nostre stime, lo stock di occupazione, misurato in unità di lavoro (ula), dovrebbe ridursi di 3.500 unità. Su questo dato influisce, oltre alla perdita di occupazione collegata direttamente e indirettamente alla produzione di autoveicoli, un apprezzabile "effetto reddito negativo" riconducibile al minore livello di attività dell'intero sistema economico. La chiusura di Termini Imerese,

quindi, avrebbe un effetto moltiplicativo, in negativo, che coinvolgerebbe complessivamente uno stock di occupazione pari a 2,5 volte gli addetti impiegati nel solo impianto (circa 1.400). Emerge dunque un fortissimo impatto sociale della chiusura dello stabilimento che, attraverso la riduzione dei redditi dei lavoratori espulsi, innesca una spirale negativa sui consumi e quindi di nuovo sull'occupazione particolarmente intensa. Nell'insieme, la perdita dell'impianto di Termini costituisce per l'economia regionale, com'è evidente, una pesante restrizione della già limitata base produttiva. Sotto questo profilo, gli interventi finora ipotizzati per trovare una nuova *mission* a Termini appaiono improcrastinabili.

### Pomigliano d'Arco

Per quanto riguarda Pomigliano, l'esercizio svolto è stato effettuato ipotizzando la piena attuazione dell'investimento previsto dalla FIAT (circa 700 milioni) propedeutico al trasferimento dall'impianto di Tychy della produzione di autovetture Panda (su piattaforma "mini"). Ciò dovrebbe comportare un aumento di volumi, a Pomigliano, da meno delle 40.000 autovetture realizzate nel 2009 alle oltre 250.000 del 2014, assicurando un grado di utilizzo dell'impianto ottimale, condizione essenziale per un duraturo recupero di competitività.

L'aumento di produzione previsto per Pomigliano avrebbe un impatto sul Pil regionale rilevante pari, in base alle nostre valutazioni, a 1,7 punti percentuali. In termini assoluti, si tratta di un incremento di ricchezza di circa 1,6 miliardi di euro. Nell'intero Sud, l'effetto positivo che si avrebbe sul Pil si commisura in mezzo punto percentuale (1,8 mld di euro); nelle restanti regioni del Mezzogiorno, quindi, l'attività economica complessiva avrebbe un impulso di circa 200 mln di euro. Gli investimenti fissi lordi regionali avrebbero un beneficio, a regime, quantificabile in 560 mln di euro; frutto sia dell'investimento vero e proprio operato da Fiat che dell'aumento di capacità produttiva da esso generato. Nelle regioni del Centro-Nord l'investimento di Pomigliano attiverebbe domanda aggiuntiva di macchinari per circa 244 mln di euro. Inoltre, l'ampliamento dell'impianto di Pomigliano acquisisce un ruolo strategico nell'attuale fase ciclica caratterizzata da una forte contrazione degli investimenti pubblici e privati. Ma è sul versante export (estero) che l'investimento a Pomigliano verrebbe ad esercitare i suoi effetti maggiori. L'export (estero) campano dovrebbero accrescersi del 19,2%, pari ad un aumento di quasi 1,4 mld di euro. L'impatto complessivo sul Pil regionale precedentemente menzionato verrebbe ad essere, quindi, fortemente di tipo *export-led*. L'ampio progresso dell'export (estero) è in larga parte dovuto alla strategia aziendale di accrescere in maniera significativa la quota di autovetture destinata ai mercati esteri (dal 44% al 65%). In termini di propensione all'export (rapporto esportazioni totali/Pil), il solo effetto dell'ampliamento della produzione a Pomigliano dovrebbe determinare una crescita di tale indicatore, in Campania, dal 7,7% al 10%. Apprezzabile anche l'effetto sull'occupazione complessiva regionale, valutabile in 1.700 unità (misurate in ula). Si ricorda che, in questo caso, l'impatto riguarda solamente l'attivazione *indiretta* di occupazione al di fuori dello di quella già impiegata a Pomigliano per la quale non è prevista nessuna variazioni nell'ammontare complessivo, ma solo un utilizzo strutturato in maniera differente.

Gli effetti delle due scelte aziendali, non sono solamente opposti, com'è ovvio, ma sono qualitativamente differenti. Mentre nel caso di Termini Imerese la chiusura ha un importante ma non enorme impatto "economico", sono le conseguenze sociali ad assumere caratteristiche drammatiche sul mercato del lavoro e sui redditi delle famiglie. A Pomigliano, invece, la ricaduta più apprezzabile non si misura prevalentemente sull'occupazione e "direttamente" su indicatori sociali, ma attraverso un forte incremento della produttività ed una riqualificazione generale del sistema produttivo verso una maggiore internazionalizzazione via export.

### Valutazioni conclusive

Pur tenendo conto delle difficoltà di dare un peso alle singole variabili che nei due territori determinano i costi/benefici dell'operazione Fiat, i dati disponibili concorrono nel sostenere che tale operazione è complessivamente rilevante per l'economia meridionale.

Se ciò è vero, non appare giustificata la solitudine in cui sono stati lasciati i sindacati nel fronteggiare i complessi problemi, occupazionali, gestionali che la Fiat ha posto in campo per garantire la necessaria sostenibilità finanziaria del suo piano.

Con riferimento allo stabilimento di Termini Imprese qualche notizia dovrebbe arrivare a fine d'anno quando i potenziali contendenti (cinque selezionati da Invitalia) dovranno presentare il loro piano industriale. Tra questi non c'è alcun gruppo straniero del settore auto che avrebbe garantito una maggiore continuità produttiva.

Si può dedurre che la fabbrica di Termini Imprese subirà strutturali trasformazioni dal punto di vista del prodotto, dell'organizzazione, degli organici. Una informazione utile sarebbe quella di sapere quali sono le istituzioni che si stanno mettendo in campo per governare questa difficile transizione. E poiché gli effetti sono soprattutto sociali, come hanno dimostrato i dati elaborati, i problemi da gestire riguarderanno soprattutto la tutela dei redditi, le attività di formazione e riqualificazione professionale, i servizi di riallocazione degli esuberanti. Una presenza progettuale delle istituzioni sostenuta da iniziative per rendere operative ed efficienti le strutture burocratiche del mercato del lavoro locale dovrebbero sottrarre i lavoratori coinvolti dalla percezione di essere lasciati soli a pagare i costi di processi evolutivi del mercato mondiale di cui si accetta l'utilità in nome degli interessi collettivi.

Vale la pena ricordare un precedente, quello della crisi siderurgica degli anni '70 (crisi di sovrapproduzione come oggi nel settore dell'auto), che mise in campo le istituzioni europee e nazionali con interventi di politica produttiva e sociale, perché le pur necessarie ristrutturazioni avvenissero redistribuendo equamente costi e benefici tra i diversi interessi coinvolti. Rimane sconcertante la distanza che ci separa da tale esperienza ed il logoramento subito dall'infrastrutturazione sociale nella sua capacità di gestire i processi di ristrutturazione resi, peraltro, più intensi dalla globalizzazione dei mercati.

Se guardiamo al caso di Pomigliano il problema si qualifica nel recupero di condizioni di competitività comparabili con quelle dello stabilimento in Polonia.

I sindacati sono stati posti di fronte al dilemma occupazione-produttività che non ha lasciato margini agli scambi contrattuali.

Le soluzioni adottate, a tutela dell'occupazione (bene primario) non sono state indolori per i lavoratori in quanto il recupero di produttività ha appesantito le condizioni di lavoro: più turni, più ore straordinarie, meno pause, maggiori controlli in materia di assenteismo, ecc.

Il problema che ora si pone è quello di rendere socialmente accettabile l'obiettivo della maggiore produttività con un condiviso sistema di convenienze, in grado di alimentare quel "miglioramento continuo" in grado di sostenere nel tempo la competitività dell'impresa.

Ciò richiede un riposizionamento delle strategie di impresa e dei sindacati per recuperare la necessaria coesione sociale. L'attuale gestione monocratica della Fiat deve aprirsi al confronto e trovare politiche condivise perché la produttività possa divenire un bene comune: così come i Sindacati che si rifugiano in una formalistica difesa dei diritti acquisiti non possano contraddire un passato che ha premiato la loro capacità di ricostruire il "beneficio sociale" nell'evoluzione delle condizioni economiche ed organizzative del lavoro.

Ma, a Pomigliano, così come a Termini Imprese, il Sindacato non può essere lasciato solo. Difficile chiedere ai lavoratori un maggiore impegno produttivistico quando i salari sono tra i più bassi in Europa e i gravami fiscali tra i più elevati, a causa anche dell'elevata evasione dei ceti più abbienti. Si tratta di una questione che non può essere elusa dal contesto delle politiche destinate al recupero di competitività delle imprese influenzate dalla sostenibilità economica e sociale dell'ambiente esterno, non meno che dalla produttività interna dei processi produttivi.

In attesa di tali interventi strutturali, un segnale di attenzione potrebbe venire dalle istituzioni locali le quali, tenendo conto della nuova organizzazione del lavoro alla Fiat, potrebbero mettere in campo una offerta di servizi e di agevolazioni con cui facilitare i trasferimenti casa-lavoro, l'accesso ai servizi sanitari, il disbrigo delle pratiche burocratiche così da alleggerire i gravami familiari di quanti sottoposti all'alternarsi dei turni di lavoro.

Una attenzione dovuta a coloro cui si richiede di farsi carico di problemi nell'interesse dell'intera collettività meridionale e nazionale.