

5 Il settore della componentistica auto nel Mezzogiorno

Un'analisi esplorativa degli indotti locali degli stabilimenti centro-meridionali di assemblaggio finale di FCA

Davide Bubbico
(Università degli Studi di Salerno, Italia)

Sommario 5.1 Nota introduttiva. – 5.2 Il comparto della componentistica auto nell'Italia meridionale. – 5.3 Gli indotti locali degli stabilimenti di assemblaggio meridionali di FCA. – 5.3.1 FCA Melfi. – 5.3.2 FCA Pomigliano. – 5.3.3 FCA Cassino. – 5.3.4 SEVEL Atessa. – 5.4 Produzione manifatturiera e attività di R&S nella componentistica meridionale: alcune considerazioni finali.

5.1 Nota introduttiva

Il capitolo ha per oggetto un'analisi qualitativa degli indotti locali degli stabilimenti FCA di Melfi, Pomigliano, Cassino e Atessa (SEVEL). L'analisi si basa su materiali già disponibili pubblicati dall'autore e su dati rilevati per l'occasione dallo stesso. A corredo di questi abbiamo fatto riferimento a quelli dell'indagine campionaria oggetto di questa pubblicazione, ma con specifico riferimento alle sole imprese con sede operativa in una regione del Mezzogiorno (Lazio incluso). L'idea di supportare i dati della rilevazione campionaria con altri di natura qualitativa e di osservazione diretta sul campo ha come finalità quella di offrire un quadro più dettagliato dell'indotto di primo livello, e più in generale degli indotti locali, degli stabilimenti FCA di assemblaggio auto e veicoli commerciali localizzati nel Mezzogiorno.

Questa analisi è funzionale non solo a comprendere con maggiore dettaglio le caratteristiche di un comparto che in quest'area è composto tradizionalmente da imprese più dipendenti da FCA e specializzate prevalentemente sulla produzione di componenti a minor valore aggiunto – almeno con riferimento alle imprese fornitrici di primo livello ubicate in molti casi a bordo stabilimento o in aree non distanti dagli stabilimenti di assemblaggio –, ma anche a individuare quelle imprese che si differenziano per livello di specializzazione, diversificazione produttiva e minore esposizione in termini di fatturato nei confronti di FCA. A tal proposito, va detto, che in genere per questo specifico comparto, fatte alcune eccezioni, si registra un deficit di natura informativa dal punto di vista 'anagrafico' delle

aziende esistenti che non sempre, come vedremo, permette di rendere completo il quadro osservato, soprattutto nelle parti finali della filiera e quindi tra le imprese di subfornitura. Allo stesso modo questa modalità di rilevazione ci ha consentito una verifica più approfondita circa il numero di imprese coinvolte per singola regione del Mezzogiorno oggetto dell'analisi, consentendo, ad esempio, nel caso della Basilicata di poter giungere all'individuazione di un numero maggiore di imprese rispetto a quelle che compongono l'universo complessivo del settore secondo i dati in possesso da parte dell'Osservatorio.¹

Riguardo al panorama degli stabilimenti centro-meridionali di FCA e dunque delle regioni meridionali, rimane esclusa da questa rilevazione la Puglia poiché pur ospitando stabilimenti dei due gruppi, FCA e CNH, ovvero FPT di Foggia per quanto riguarda la produzione di motori per Iveco, Magneti Marelli Powertrain di Bari (iniettori e motori elettrici) e CNH Lecce (macchine movimento terra), questa non ospita stabilimenti di assemblaggio auto o veicoli commerciali leggeri. La Puglia ha tuttavia raggiunto, a differenza delle altre regioni meridionali, una specializzazione abbastanza forte nel comparto della meccatronica, fattore che contribuisce a farne, tra quelle meridionali, la regione più interessante insieme all'Abruzzo per la presenza di attività di R&S e per il livello di diversificazione produttiva esistente tra le imprese del settore.

Un'analisi più focalizzata a livello territoriale dovrebbe consentire di comprendere, anche se al momento questo aspetto non è stato indagato, l'intervento di significative modificazioni nelle aziende del comparto in relazione al progressivo passaggio della produzione, da parte di FCA (Fiat), da modelli appartenenti al segmento B (quello delle utilitarie) a modelli appartenenti ai segmenti a più alto valore aggiunto (SUV, premium, ecc.), come nel caso di Melfi e in prospettiva di Pomigliano che dovrebbe ritornare a produrre modelli Alfa e in parte per Cassino che solo da qualche anno produce modelli Alfa rispetto ai tradizionali modelli di segmento C del marchio Fiat. A tal proposito va ricordato, infatti, che in linea con quanto previsto dal primo piano industriale di FCA (2014-18) l'obiettivo è di un totale spostamento della produzione automobilistica realizzata in Italia sull'alto e medio di gamma, fattore che segnerebbe la scomparsa definitiva delle produzioni del segmento B ancora oggi rappresentate dalla Nuova Panda (Pomigliano) e dalla Grande Punto (Melfi), produzioni oggi affidate

¹ Nel caso specifico alle 18 aziende della Basilicata che fanno parte della popolazione di imprese su cui si basa l'indagine campionaria se ne devono aggiungere perlomeno altre 9, ma variazioni di questo genere sono immaginabili proporzionalmente anche per gli altri territori oggetto dell'indagine e in particolare per la Puglia. Le imprese meridionali dell'universo campionario (inclusendovi anche il Lazio) sono 258 su 1.920, il 13,4%; quelle localizzate nelle 4 regioni indirettamente osservate in questo capitolo sono 208, pari al 10,8% e all'80% di tutte quelle meridionali, valore che sale al 90% se si includono le imprese localizzate in Puglia.

agli stabilimenti esteri del gruppo tra Polonia, Serbia e Turchia. Le produzioni dell'alto e del medio di gamma sono così già salite, considerando tutta la produzione automobilistica italiana, dal 20% del 2012 al 60% del primo trimestre 2017.

La ricostruzione del quadro delle aziende dell'indotto di 1° livello e di quello locale farà, dunque, riferimento ai 4 stabilimenti elencati nella tabella 5.1 per i quali abbiamo riportato alcune informazioni essenziali (modelli, livelli occupazionali, capacità produttiva). Si osservi che solo questi 4 stabilimenti nel 2016 hanno coperto l'85% della produzione nazionale di auto e veicoli commerciali leggeri (fino a 3,5 tonnellate), ovvero 940mila veicoli su un totale complessivo di 1.100.000 nel 2016, considerato che gli altri 5 stabilimenti dediti alla produzione di auto (FCA Mirafiori, Maserati Modena e Grugliasco, Ferrari, Lamborghini) e altri minori che producono veicoli commerciali leggeri hanno realizzato la restante parte, ovvero poco più di 160mila veicoli complessivi.

Tabella 5.1 Stabilimenti di assemblaggio di FCA localizzati nel Centro-Sud Italia per tipologia di modelli, volumi (2016), capacità produttiva installata, produzione giornaliera per turno e numero di addetti al 30 giugno 2017

Stabilimenti	Modelli in produzione	Veicoli prodotti nel 2016	Capacità produttiva teorica installata per turno di produzione e numero di linee di assemblaggio	Produzione giornaliera per turno e numero turni settimanali (giugno 2017)	Numero addetti
FCA Melfi (Basilicata)	Jeep Renegade; Fiat 500X, Grande Punto (*)	364.700	415 (su 2 linee)	400 Jeep/500X x turno (20 turni settimanali); 190 Grande Punto x turno (10 turni settimanali)	7.500
FCA Pomigliano (Campania)	Nuova Panda	207.000	280 (su 1 linea)	435 vetture x turno (12 turni settimanali)	(1) 4.515
FCA Cassino (Lazio)	Alfa Giulietta, Alfa Giulia e SUV Stelvio	71.695	300 (su 2 linee)	350 Alfa Giulia e 350 Alfa Stelvio x turno (10 turni settimanali); 120 Alfa Giulietta x turno (5 turni settimanali)	(2) 5.247
SEVEL Atessa (Abruzzo)	Nuovo Ducato (furgonato, cabinato o camper)	298.000	300 (su 3 linee)	425 x turno (15 turni settimanali)	(3) 6.500
Totali	8	941.395	1.295	4.545	23.762

Fonte: Nostra indagine diretta. (*) produzione destinata a cessare entro la fine del 2017; (1) di cui 1.971 in contratto di solidarietà; (2) di cui 330 da Pomigliano e 800 in somministrazione; (3) di cui 180 in somministrazione e 150 in prestito da altri stabilimenti.

5.2 Il comparto della componentistica auto nell'Italia meridionale

Il comparto automotive nel Mezzogiorno è storicamente legato alla presenza degli stabilimenti della Fiat a partire dagli anni '70 secondo un processo che Amin (1982) ha definito di «meridionalizzazione delle produzioni Fiat» con la costruzione di stabilimenti di assemblaggio di vetture e motori e per la produzione di componenti in Campania, Puglia, Abruzzo, Basilicata, Sicilia e basso Lazio, grazie ai finanziamenti allora previsti nell'ambito dell'intervento straordinario fino all'ultimo accordo di programma del 1993 che ha consentito la realizzazione dello stabilimento di Melfi in Basilicata (SVIMEZ 1993). Con la costruzione di quest'ultimo l'azienda ha segnato anche il definitivo passaggio dalla più tradizionale organizzazione fordista-taylorista dei vecchi stabilimenti alla fabbrica integrata con la produzione del nuovo modello (la Punto) sostitutivo della Fiat Uno, dopo l'esperienza della fabbrica ad alta automazione degli anni '80 (sperimentata in particolare a Cassino e Termoli). Come tuttavia faceva già rilevare Amin il comparto della componentistica auto nel Mezzogiorno è stato fin dalle sue origini caratterizzato in buona parte da un'impreditoria esogena al contesto locale, specializzato su produzioni a basso valore aggiunto e fortemente dipendente da Fiat. Anche le ricerche più recenti (Pirone 2013; Bubbico 2007, 2003) confermano in linea generale questo quadro, mentre altre evidenziano piuttosto una forte interdipendenza con le produzioni localizzate nel Nord Italia (SRM Campania 2014, 2012).

In questo quadro le uniche eccezioni dal punto di vista industriale non riconducibili all'esperienza della Fiat hanno riguardato le aziende sorte a seguito della costruzione dello stabilimento Alfa Sud entrato in produzione a Pomigliano nel 1972, piuttosto che le aziende nate per servire lo stabilimento della Honda in Abruzzo dedicato alla produzione di motoveicoli o ancora più di recente, a metà degli anni '90, con la localizzazione a Bari di due grandi aziende del settore meccatronico, BOSCH e GETRAG, per la realizzazione di produzioni destinate prevalentemente all'estero (USA e Germania). La presenza di quest'ultime due aziende ha contribuito a rafforzare una certa specializzazione del comparto meccatronico che vedeva già localizzate in provincia di Bari note aziende italiane del settore come Magneti Marelli o Graziano Trasmissioni, tanto per citarne alcune, e altre minori con una discreta diversificazione produttiva. Questo tessuto di imprese ha così dato vita alla fine del decennio scorso, con un forte impulso delle strutture universitarie locali e dei centri di ricerca qui localizzati (es. CRF Fiat) al distretto pugliese della meccatronica (Prota 2013, ARTI 2007).

Gli stabilimenti meridionali che operano nel comparto della componentistica risentono, tuttavia, di alcune caratteristiche dovute sia al fatto di essere nati, in molti casi, per servire più in generale le produzioni di Fiat qui allocate, e per questa ragione anche con una limitata propensione

all'export, sia per il fatto di essere rimasti spesso ancorati alle sole attività manifatturiere, ovvero privi di attività di R&S. Questo si deve anche alla natura di questi stabilimenti, spesso fornitori di primo livello, che sono filiali di gruppi esteri o nazionali che hanno la loro sede principale nel Nord Italia anche quando si tratta di aziende di origine estera. A tal proposito i dati concernenti le imprese localizzate in una regione del Mezzogiorno (Lazio incluso) che fanno parte del campione delle imprese rispondenti all'indagine dell'Osservatorio confermano in buona misura il quadro appena esposto.² In media la dipendenza dal settore auto risulta pari all'80% in termini di fatturato. Le imprese che dipendono al 100% sono la metà, 3/4 quelle che dipendono per il 75% del fatturato. Per metà si tratta di aziende fornitrici di componenti, circa un terzo è un fornitore di primo livello. Quelle indipendenti costituiscono quasi la metà ma hanno un impatto occupazionale pari solo al 22% dell'occupazione totale considerato che solo le 12 imprese filiali di gruppi nazionali o esteri determinano il 72% dell'occupazione di questo sotto-campione. Anche per ciò che riguarda il livello di dipendenza da Fiat va detto che delle 42 imprese del campione, 15 sono fornitori Fiat (e tra queste in netta maggioranza non esportatori), 16 non lo sono e 11 non hanno fornito una risposta. Per ciò che riguarda il livello di diversificazione produttiva emerge un quadro da questo punto di vista meno scontato. Se sono solo 5 le imprese che risultano fornitrici per tutti i mercati del settore (auto, veicoli commerciali leggeri, primo impianto, *aftermarket*, *motorsport*) e 12 per almeno 4 di questi, sono soltanto 19 quelle che si rivolgono a un solo mercato. Relativamente diverso è il quadro che emerge riguardo alla propensione all'export considerato che il totale dell'export italiano legato alla componentistica automotive originato nel Mezzogiorno ha mediamente un valore intorno al 5% di quello nazionale. Delle 42 imprese intervistate 16 non hanno prodotti destinati all'export, 9 sono i piccoli esportatori, 8 medi e grandi esportatori, 5 esportatori esclusivi. Per ultimo il dato riguardante le attività di R&S: 14 imprese non svolgono nessuna attività in tal senso, 35 su 42 hanno un numero di addetti laureati al massimo fino al 25% di quelli totali (22 al massimo fino al 10%); 25 su 42 non hanno effettuato investimenti in R&S o al massimo fino al 3% del loro fatturato; solo 6 sono le imprese che hanno un numero di addetti superiore al 40% impiegati in tali attività. E per finire è anche molto basso il numero di imprese aderenti a un'organizzazione che associa imprese del comparto (Contratto di rete. s.c.a.r.l., consorzi, ecc.): solo 9 su 42.

Un dato sul quale riteniamo opportuno ritornare è quello riferito all'export. Lo scenario non è privo di eccezioni come conferma il caso della Puglia, che grazie ai contratti di programma siglati a metà degli anni

2 Facciamo qui riferimento a 42 imprese (Lazio compreso) sulle 403 complessive del campione pari al 10% delle imprese rispondenti (i dati della nota precedente sono riferiti all'insieme della popolazione di imprese).

'90 ha beneficiato dell'arrivo di BOSCH e GETRAG.³ Si tratta di imprese multinazionali che esportano gran parte della loro produzione verso Stati Uniti e Germania come solo poche altre aziende del settore localizzate nel Mezzogiorno riescono a fare. In Puglia il saldo della bilancia commerciale relativo alla componentistica nel periodo 2007-16 è stato sempre positivo, salendo dai 170mln del 2007 ai 218 del 2016.⁴ Al contrario i dati contenuti nella tabella 5.2, riferiti ai volumi dell'export di parti e accessori per auto-veicoli e loro motori (codice Ateco CL 293) per le altre 4 regioni meridionali da noi indirettamente osservate, segnalano, per gli anni più recenti, un aumento delle importazioni (misurate in termini di valore della produzione) e dunque un peggioramento del saldo della bilancia commerciale, già tradizionalmente negativo.

Ciò vale sia per la Basilicata, il Lazio, la Campania e nel 2016 anche per l'Abruzzo che tra il 2009 e il 2015 ha invece fatto sempre registrare un saldo positivo. Si tratta di un dato che conferma, da un lato, l'aumento del peso delle forniture dall'estero da sempre molto elevato sia per Melfi sia per Cassino, e dall'altro, se guardiamo all'indotto campano, della conseguenza della produzione in precedenza della Panda in Polonia che ha conservato una parte della catena di fornitura per questo modello. Quest'ultimo aspetto, insieme alla sostanziale inattività dello stabilimento tra il 2008 e il 2011, ha contribuito ulteriormente a un processo di rarefazione dei fornitori ubicati in Campania che negli ultimi due decenni sono divenuti, tuttavia, fornitori anche per i modelli a marchio Fiat. Le ricadute negative sul comparto sono state così piuttosto significative, sia in termini imprenditoriali, sia occupazionali (Bubbico, Pirone 2011; Pirone 2010).

L'altro aspetto che ve tenuto in considerazione riguarda la natura di questi stabilimenti: si tratta in prevalenza di aziende 'esogene', originariamente filiali di gruppi nazionali tradizionali fornitori di Fiat e in seguito, per effetto di acquisizioni e fusioni, divenuti in numero sempre maggiore filiali di gruppi esteri. L'effetto 'filiale' in termini produttivi e di posizionamento strategico (vicinanza con lo stabilimento da fornire) ha contribuito in tal modo a condizionare e limitare l'attività industriale di questi stabilimenti. La scarsa presenza di un'industria endogena in questo settore nelle regioni meridionali, pur con alcune eccezioni, contribuisce dunque a disegnare un comparto molto dipendente dalle produzioni FCA, molto debole sul piano dell'export (quello esistente è molto spesso diretto ad altri stabilimenti del

3 La localizzazione in provincia di Bari ha risentito positivamente dell'esistenza di un tessuto produttivo locale e di un mercato del lavoro già socializzato alle produzioni meccatroniche anche per l'offerta formativa di università e istituti tecnici, rispetto alla specifica domanda di lavoro attivata dal comparto (Pirro 2015; Pirro, Guarini 2008).

4 Va detto che si tratta pur sempre di valori molto circoscritti se raffronti ai saldi della bilancia commerciale per lo stesso comparto di regioni come il Piemonte, dieci volte superiore, o di Emilia-Romagna, Lombardia o Veneto.

gruppo FCA all'estero) e poco propenso alla localizzazione di attività di R&S con l'eccezione in parte del distretto meccatronico pugliese e del Polo automotive abruzzese. Gli esiti negativi relativi al tentativo di costruire esperienze consortili, associative e di altra natura, maturate a cavallo del primo decennio degli anni Duemila, in alcuni casi con il coinvolgimento delle istituzioni locali e delle associazioni imprenditoriali, hanno confermato in tal modo un quadro fortemente problematico in relazione allo sviluppo del comparto attraverso la leva della collaborazione industriale tra le imprese e gli incentivi alle attività di ricerca (Bubbico 2013).

Tabella 5.2 Andamento delle importazioni e delle esportazioni per alcune regioni del Mezzogiorno relativamente a parti e accessori e per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 293) (2007-16, valori assoluti in euro)

Anni	BASILICATA			CAMPANIA		
	import	export	saldo	import	export	saldo
2016	874.925.226	42.384.828	-832.540.398	351.374.949	154.885.492	-196.489.457
2015	970.777.053	37.127.314	-933.649.739	306.566.355	178.317.664	-128.248.691
2014	161.892.525	30.244.168	-131.648.357	213.108.350	156.565.328	-56.543.022
2013	78.390.094	41.271.389	-37.118.705	186.663.440	162.231.112	-24.432.328
2012	85.208.617	42.569.496	-42.639.121	173.529.223	145.669.321	-27.859.902
2011	138.040.337	53.603.624	-84.436.713	151.079.303	140.205.942	-10.873.361
2010	173.259.046	42.791.452	-130.467.594	147.033.361	133.899.969	-13.133.392
2009	175.878.219	36.100.707	-139.777.512	150.457.192	108.820.000	-41.637.192
2008	269.765.752	90.266.232	-179.499.520	251.066.151	142.045.461	-109.020.690
2007	199.916.640	96.980.265	-102.936.375	237.902.415	153.223.774	-84.678.641
Anni	LAZIO			ABRUZZO		
	import	export	saldo	import	export	saldo
2016	459.667.871	141.648.978	-318.018.893	484.193.158	371.296.592	-112.896.566
2015	345.364.444	121.647.945	-223.716.499	338.108.368	375.590.587	37.482.219
2014	290.237.974	129.336.972	-160.901.002	257.906.115	339.488.472	81.582.357
2013	304.657.679	162.065.145	-142.592.534	234.070.604	334.007.541	99.936.937
2012	309.806.696	185.741.364	-124.065.332	232.457.036	278.122.890	45.665.854
2011	388.693.480	193.609.752	-195.083.728	315.347.726	336.979.891	21.632.165
2010	400.552.795	182.636.036	-217.916.759	301.340.918	331.986.634	30.645.716
2009	382.109.508	166.745.901	-215.363.607	192.923.406	260.326.926	67.403.520
2008	501.034.233	211.862.272	-289.171.961	383.333.744	333.876.954	-49.456.790
2007	503.700.833	227.957.290	-275.743.543	346.442.695	304.335.175	-42.107.520

Fonte: Nostre elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

5.3 Gli indotti locali degli stabilimenti di assemblaggio meridionali di FCA

5.3.1 FCA Melfi

La particolarità dell'indotto di 1° livello di Melfi è la sua localizzazione in un parco industriale a bordo stabilimento sorto congiuntamente allo stabilimento Fiat-SATA all'epoca della sua costruzione (prima metà anni '90). Si tratta di una modalità organizzativa finalizzata fin dall'origine a rispondere alle esigenze del *just in time* e al principio organizzativo della fabbrica integrata. Le imprese fornitrici di primo livello che si sono originariamente insediate hanno beneficiato, al pari della Fiat, dei finanziamenti pubblici previsti dall'accordo di programma dell'epoca. Attualmente queste sono circa una ventina, cui si aggiungono un'altra decina di imprese, alcune delle quali locali, operanti in prevalenza nei comparti della logistica, del trasporto e delle attività di sequenziamento, che sono anche quelle che sono maggiormente cresciute rispetto all'insediamento originario. Nel complesso secondo una recente rilevazione (Bubbico, Rubino 2015) il totale degli addetti delle aziende fornitrici di primo livello era pari a circa 2.600 addetti, che salivano a 4mila aggiungendovi quelli in somministrazione (tab. 5.3). Negli ultimi anni l'aumento dell'occupazione nelle aziende dell'indotto di Melfi a seguito dell'avvio della produzione dei due nuovi modelli (Jeep Renegade e Fiat 500X) si deve, infatti, essenzialmente al ricorso al lavoro in somministrazione. Se poi consideriamo anche le circa 10 aziende che operano nell'ambito della logistica, del trasporto e delle attività di sequenziamento, la stima degli addetti da aggiungere al precedente dato nel settembre 2015 era di circa 700 dipendenti, parte dei quali alle dipendenze di cooperative. A distanza di circa due anni questo dato risulta sostanzialmente simile o leggermente inferiore, considerato che sono venute meno alcune produzioni come quella dei componenti forniti allo stabilimento brasiliano FCA di Goiana per l'avvio della produzione della Jeep Renegade destinata al mercato sudamericano. L'estrema varietà delle attività (produzione, logistica, trasporto) ha così determinato nell'area l'applicazione di una varietà di Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL) e di conseguenza un quadro molto diversificato sul piano retributivo e contrattuale che deve tenere anche conto dell'esistenza del Contratto Collettivo Specifico di Lavoro (CCSL) per FCA e Magneti Marelli.

La messa in produzione di un modello a marchio Jeep e della 500X ha rappresentato, in linea con il primo piano industriale FCA del marzo 2014, il passaggio alla produzione di vetture di segmento diverso da quello B per il quale lo stabilimento era nato. In questo contesto la produzione della Grande Punto è andata progressivamente diminuendo e dovrebbe in teoria avere termine entro quest'anno o il prossimo anno (se ne producono all'incirca 200 per turno su 10 turni settimanali rispetto alla produzione

di 1.200 vetture tra Jeep e 500X su 20 turni settimanali). Per quanto riguarda le imprese dell'indotto localizzate a Melfi il loro numero si è ridotto rispetto alla prima metà degli anni '90, sia come conseguenza di alcune chiusure, sia per effetto di alcune acquisizioni (internalizzazioni) operate da FCA e Magneti Marelli. In questo modo, ad esempio, il gruppo Magneti Marelli comprendendo anche lo stabilimento di Tito (Potenza), rilevato dopo l'acquisizione di un'azienda locale dedita ad altro tipo di produzione, conta circa mille dipendenti distribuiti su 4 stabilimenti, di cui 3 localizzati a Melfi.

Tabella 5.3 Fornitori di 1° livello di FCA Melfi e altre aziende del settore automotive in Basilicata

Azienda	Attività/produzioni	Modelli	Addetti
Fornitori di 1° livello localizzati a bordo stabilimento FCA Melfi			(*)
LEAR S.p.a.	Sedili	Jeep, 500X, Grande Punto	480
YANFENG Co. Ltd.	Pannelli interni anteriori e post.	Jeep, Grande Punto	160
MUBEA Italia s.r.l.	Molle sospensioni	Jeep, 500X e Grande Punto	40
PROMA SSA s.r.l.	Ossatura sedile e altri particolari stampati	Jeep, 500X, Grande Punto; Alfa Giulietta e Mito	210
GIR SUD s.r.l.	Leva cambio meccanico, cavi <i>push pull</i> , cuffia (solo GP)	Jeep, 500X, Grande Punto; Alfa Mito; ricambi per Fiat e Volvo	70
TI GROUP S.p.a.	Tube freno rigido	Jeep, 500X, Grande Punto; modelli Maserati; Ducato	20
TOWER Aut.s.r.l.	Particolari ossatura scocca	Jeep, 500X, Grande Punto	115
MA s.r.l. (Gruppo Magnetto Automotive)	Particolari ossatura scocca in ferro e in alluminio	Jeep, 500X, Grande Punto; Ducato; Alfa Giulia, Giulietta, Alfa Stelvio	160
E.M.A.R.C. S.p.a.	Canalino guida cristallo	Jeep, 500X e Grande Punto	15
HTL & FITTING s.r.l.	Assemblaggio gomma su cerchio	Jeep, 500X e Grande Punto	40
BROSE Melfi Aut. s.r.l.	Modulo completo alzacristalli	Jeep, 500X e Grande Punto	70
PLASTICHE MELFI S.p.a. (gruppo SAPA)	Copri ruota in plastica	Jeep, 500X e Grande Punto	30
PMC Automotive Melfi s.r.l. (**)	Traversa parabrezza, sotto-sedile, passaruota, ossatura cruscotto	Jeep, 500X, Grande Punto	117
PCMA S.p.a. (Gruppo Magneti Marelli)	Particolari in plastica	Jeep, 500X e Grande Punto	530
Magneti Marelli Sistemi Sospensioni S.p.a.	Ammortizzatore anteriore e posteriore, assale anteriore e posteriore	Jeep, 500X, Grande Punto e per FCA Brasile, FCA Cina	300
TIBERINA Melfi s.r.l.	Montante, traversino, traversa, fiancattine e altri particolari dell'ossatura	Jeep, 500X e Grande Punto	105

Azienda	Attività/produzioni	Modelli	Addetti
PCMA S.p.a. (Gruppo Magneti Marelli) (Tito)	Pedaliera in plastica	Jeep, 500X, Grande Punto e per tutti gli altri modelli esclusi Ferrari e Maserati	70
Patrone e Mongiello s.r.l. (Tito)	Processi galvanici, meccanica di precisione, stampaggi vari in lamiera	FCA Melfi e aziende 1° livello	40
WISCO TAYLORED BLANKS s.r.l. (Tito)	Pianali e altri particolari stampati	Fiat 500X (Melfi); Fiat 500L (Serbia)	20
BLUTEC S.p.a. (Gruppo Stola) (Tito)	Stampaggi e lastratura particolari in lamiera, centro servizi (taglio lamiera)	Rinforzo traverse portiere (Grande Punto); particolari carrozzeria per Panda e Ducato	26
Altre aziende di 2° livello dell'automotive localizzate in regione			
ArcelorMittal CLN s.r.l. (Atella)	Taglio e stampaggio lamiera	Fornitore di PROMA e TOWER Melfi	30
COMMER TGS S.p.a. (Melfi)	Imbottiture sedili in poliuretano espanso	Per LEAR Melfi e LEAR Pomigliano	110
CMD S.p.a. (Gruppo LONCIN) (Atella)	Lavorazioni basamento e testata motori diesel	FPT Torino e FPT Foggia; ex VM Cento	70
PLASTICFORM S.r.l. (Melfi)	Particolari in plastica	Aziende indotto 1° livello Melfi	30

Fonte: Nostra indagine diretta;
 (*) esclusi lavoratori in somministrazione; (**) società di PROMA e Magneto Automotive

Come accaduto per altri territori un numero crescente di imprese rispetto agli anni '90 sono state nel frattempo rilevate da gruppi multinazionali del settore controbilanciando, dunque, il dato della prevalenza dei tradizionali fornitori di origine torinese che hanno seguito l'azienda al momento del suo insediamento in Basilicata. Nel complesso si può affermare che, al netto delle aziende fornitrici che si sono insediate a Melfi congiuntamente a Fiat (o pochi anni dopo), né a Melfi né nel resto della regione si è assistito alla nascita di nuove imprese 'locali' o alla localizzazione di altre in qualità di filiali di gruppi nazionali o esteri (con qualche eccezione in Val Basento in provincia di Matera, ma la cui attività è ora cessata, esempio Magneti Marelli e ORMA del gruppo ADLER). Neppure si è assistito alla nascita di nuove imprese nel 2° e 3° livello di fornitura, se si fa nuovamente eccezione per una parte delle aziende della logistica che oggi operano nella zona industriale di Melfi, mentre in molti più casi le poche imprese del settore già presenti sul territorio regionale sono divenute fornitori del gruppo torinese o delle imprese di 1° livello. È il caso di aziende come Patrone e Mongiello e BLUTEC, CLN (di recente rilevata dal ArcelorMittal) e CMD (di recente rilevata con una quota di maggioranza dal gruppo cinese LONCIN). All'infuori di queste, sul territorio regionale hanno continuato a operare piccole

imprese, in alcuni casi artigiane, attive nel comparto della meccanica di precisione anche per il settore automotive come PINTOTECNO s.r.l. (Rapone) e COM s.c.p.a. (Palazzo San Gervasio) già fornitrici di imprese della mecatronica localizzate in provincia di Bari (esempio Graziani Trasmissioni, BOSCH). Nel complesso la Fiat non ha, dunque, determinato un processo di sedimentazione e fertilizzazione del tessuto produttivo a livello locale per ragioni legate, da un lato, alla natura del sistema di rifornimento insediandosi a Melfi, e dall'altro lato, al congiunto disimpegno del gruppo torinese e delle istituzioni locali nel promuovere l'effettivo sviluppo di questo comparto in Basilicata, al di là delle previsioni contenute nell'accordo di programma del 1993 relativo alla localizzazione dello stabilimento Fiat di Melfi e in iniziative successive (Bubbico 2013, 2007; Sviluppo Basilicata 2006).

5.3.2 FCA Pomigliano

Il settore della componentistica auto nel napoletano e più in generale in Campania è legato all'avvio dello stabilimento Alfa Sud di Pomigliano nel 1972 (Pirone, Zirpoli 2014) anche se sul finire degli anni '50 la Fiat aveva intrapreso a Napoli la produzione di veicoli commerciali, attività successivamente dismessa. Lo stabilimento dell'Alfa ha beneficiato, a differenza di altri insediamenti del gruppo Fiat nel Mezzogiorno, di un comparto industriale locale molto diversificato per quanto all'epoca orientato verso la fabbricazione di mezzi di trasporto diversi dall'auto (aeronautica, cantieristica navale, trasporti su ferro) oltre che verso altri settori tradizionali come il siderurgico piuttosto che l'elettrodomestico. Nonostante ciò l'avvio dello stabilimento Alfa Sud già nei primi anni ha messo in evidenza le carenze del sistema di fornitura locale, un limite solo in parte modificatosi nel corso degli anni e accentuatosi con il passaggio dell'Alfa Romeo alla Fiat nel 1986 dove si è assistito piuttosto a un primo forte processo di razionalizzazione del parco locale dei fornitori. A questo quadro va aggiunto che all'inizio degli anni '90, contemporaneamente all'investimento di Melfi, la Fiat ha costruito uno stabilimento di motori a Pratola Serra (provincia di Avellino) nello stesso sito dove negli anni '80 l'Alfa Romeo, in collaborazione con la giapponese NISSAN, aveva avviato l'assemblaggio dell'Alfa Romeo Arna. Sempre nel corso degli anni '80 la Fiat ha poi dato vita, come in prossimità di altri stabilimenti meridionali del gruppo, a centri di sviluppo e ricerca che nel caso specifico di Pomigliano corrisponde oggi all'ex ELASIS ora assorbita all'interno di FCA. Va detto infine che in anni recenti FCA ha invece chiuso in provincia di Avellino l'unico stabilimento (IrisBus) dedito alla produzione di autobus in Italia, se si fa eccezione di quello di Industria Italiana Autobus (ex Breda Menarini di Bologna), dopo aver

trasferito la produzione di Avellino in due stabilimenti esteri dell'Iveco, uno in Francia e uno in Repubblica Ceca (Bubbico 2014), adducendo come motivazione la carenza di domanda di mezzi per il trasporto pubblico sul territorio nazionale.

L'attuale quadro del comparto automotive in Campania è ulteriormente mutato nel corso degli ultimi dieci anni a seguito dell'arresto delle produzioni con marchio Alfa nel 2008 e del successivo cambio della missione produttiva dello stabilimento di Pomigliano con il passaggio a una vettura di gamma inferiore (la Nuova Panda) che in precedenza, dopo essere stata prodotta a Torino, è stata in produzione per molti anni, nella sua precedente versione, presso lo stabilimento FCA di Tichy in Polonia. Si tratta di due aspetti rilevanti perché hanno finito per condizionare fortemente la filiera locale essendosi determinato un evidente processo di rarefazione e restringimento del parco fornitore. Si tenga conto inoltre che la messa in produzione della Nuova Panda è avvenuta solo alla fine del 2011 dopo un blocco della produzione durato all'incirca 3 anni che ha finito per incidere ulteriormente in negativo su alcune situazioni di crisi dell'indotto locale, crisi maturate in alcuni casi già in precedenza (Bubbico, Pirone 2011). Le diverse ristrutturazioni che il comparto ha conosciuto in Campania hanno finito così per modificare il profilo del sistema produttivo locale in rapporto a due processi contestuali: «da una parte, l'investimento per la ristrutturazione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco con il cambio di strategia di prodotto e, dall'altra parte, l'investimento il riorientamento strategico delle imprese locali verso una più ampia diversificazione di mercato e, di conseguenza, la trasformazione della *governance* della catena di subfornitura» (Pirone et al. 2016, 121). Secondo le ultime rilevazioni i fornitori di 1°, 2° e 3° livello localizzati in provincia di Napoli a servizio dello stabilimento di Pomigliano non sarebbero più di una ventina, se si escludono altre 15 tra società del gruppo FCA e di servizio operative all'interno dello stabilimento di Pomigliano (tab. 5.4).

Tabella 5.4 Aziende fornitrici di FCA Pomigliano localizzate in provincia di Napoli per attività e addetti

Tipologia	Azienda	Produzioni/attività	Località	Addetti
Imprese intramoenia (FCA Pomigliano)	De Vizia Transfer S.p.a.	Manutenzione avvolgimenti pompe e motori elettrici	Pomigliano	445
	Manital S.p.a.	Servizi postali e pulizia spogliatoi	Pomigliano	
	P. LABS s.r.l.	Servizi informatici	Pomigliano	
	LIFI s.r.l.	Manutenzione e lavorazione contenitori metallici	Pomigliano	
	Novafiero s.r.l.	Gestione movimentazione autovetture	Pomigliano	
	Pellegrini S.p.a.	Gestione servizio mensa	Pomigliano	
	Sirio Scpa (controllata FCA)	Sicurezza industriale, vigilanza	Pomigliano	
Fornitori di 1° livello in provincia di Napoli	Ben Vautier S.p.a.	Cestello batteria e traversa anteriore	Caivano	2.523
	Dytech Sinter S.p.a.	Pulegge motori	Arzano	
	Meridbulloni S.p.a.	Vite filettate e altre minuterie	Castellammare	
	Tiberina Pomigliano s.r.l.	Stampaggi vari in lamiera	Pomigliano	
	Lear Coop. Italia S.p.a.	Produzione e assemblaggio sedili	Caivano	
	P.P.G. S.p.a.	Produzione di vernici	Caivano	
	Adler Plastic S.p.a.	Componenti insonorizzanti	Ottaviano	
	T.T.A. s.r.l. (gruppo Adler)	Componenti in composito per interni	Acerra	
	A.M.S. Industry s.r.l.	Sistemi di automazione	Napoli	
Magneti Marelli S.p.a.	Catalizzatori e silenziamento	Caivano		
Fornitori di 2° e 3° livello in provincia di Napoli	P.C.M. s.r.l.	Costruzioni e lavorazioni meccaniche	Acerra	180
	L.M.S. s.r.l.	Lavorazioni metalliche e stampaggi	Caivano	
	A. T. s.r.l.	Apparecchiature termoplastiche	Caivano	
	Sideralba S.p.a.	Lamiere, tubi saldati, nastri, coils	Acerra	
	Stamplast s.r.l.	Stampaggio particolari in plastica	Acerra	
	Meristamp s.r.l.	Stampaggio lamiera a freddo	Nola	
	S.G.A. s.r.l.	Componenti plastici serigrafati	Scisciano	
	Erreci Plast s.r.l.	Stampaggio particolari in plastica	San Vitaliano	
	FU.AL. s.n.c.	Lavori meccanici di precisione	S. Vesuviana	
	Italiana Imballaggi s.r.l.	Casse in legno e altri imballaggi	Caivano	
Mondo Plast s.r.l.	Pannelli insonorizzanti, kit tappeti	Acerra		

Fonte: SRM Campania (2016) e nostra indagine diretta

Nel complesso l'occupazione in provincia di Napoli tra lo stabilimento di Pomigliano e le aziende contenute nella tabella 5.4 ammontava nel luglio 2015 a circa 9mila addetti, circa i due terzi dell'occupazione del comparto a livello regionale, circa il 20% in meno rispetto al 2008 (Pirone et al. 2016). A queste imprese ne vanno aggiunte almeno altre 30 tra quelle

più rilevanti in termini industriali localizzate tra le province di Caserta, Avellino, Benevento e Salerno, quest'ultima caratterizzata maggiormente dalla presenza di aziende del comparto gomma-plastica. Si tratta di aziende solo in alcuni casi fornitrici di 1° livello di stabilimenti diversi di FCA come Pomigliano, ma di frequente anche Cassino, Melfi o la stessa SEVEL di Atessa. La localizzazione di diverse aziende in provincia di Caserta nel corso degli ultimi due decenni va compresa anche in virtù della posizione baricentrica di quest'area rispetto agli stabilimenti di Pomigliano e di Cassino (basso Lazio) e dunque dal migliore posizionamento dal punto di vista logistico. Nel complesso l'insieme di queste aziende somma un'occupazione all'incirca di 4.400 addetti, che sommati a quelli della provincia di Napoli e dell'ex FMA di Pratola Serra (1.600 addetti, produzione di motori diesel) fanno un'occupazione totale di circa 15mila addetti per il 60% concentrati in provincia di Napoli (tab. 5.5).

Le aziende di 1° e 2° livello che sono inserite nella tabella 5.5 sono quelle che hanno una più evidente esposizione verso lo stabilimento di Pomigliano e gli altri stabilimenti di FCA, in particolare quello di Cassino; non vi sono incluse, in altri termini, le aziende minori del settore metalmeccanico e di altri comparti che operano anche per il settore automotive, ma in una posizione più marginale e meno riconoscibile, spesso di 3° livello e quindi essenzialmente nella subfornitura. Siamo, tuttavia, in presenza di un tessuto aziendale caratterizzato solo parzialmente da una diversificazione in termini di clienti finali e di prodotti anche tra le aziende di 2° e 3° livello. Come si afferma, del resto, nel rapporto di SRM in precedenza citato «permane tra le imprese locali una quota che ha conservato rapporti di dipendenza diretta con uno dei fornitori di primo livello (*captive supplier*) e che basano la loro competitività sulla prossimità e sulla capacità di contenere i prezzi, secondo un modello imprenditoriale tradizionale per la realtà locale» (Pirone et al. 2016, 122).

Un dato di carattere più generale che vale per l'indotto campano, e solo in parte per quello di Melfi, soprattutto dopo l'avvio della produzione dei due nuovi modelli (Jeep e 500X), riguarda il fatto che alcune aziende hanno risentito negli anni particolarmente della riduzione delle forniture per gli stabilimenti di Mirafiori e Cassino. Tra le aziende meridionali del settore automotive di primo livello è risultato infatti molto frequente in questi anni la presenza di forniture per più stabilimenti del gruppo. Si pensi ad esempio al fatto che - a seguito della chiusura di altri stabilimenti altrove localizzati sul territorio nazionale - lo stabilimento Magneti Marelli di Tito (Potenza) è oggi l'unico produttore delle pedalieri per tutti i modelli prodotti in Italia, ad eccezione delle vetture con marchi Maserati e Ferrari.

Tabella 5.5 Altre aziende dell'automotive di 1°, 2° e 3° livello localizzate in Campania per attività e addetti (giugno 2017)

Azienda	Sede	Produzioni/attività	Forniture per FCA	Addetti
PROMA SSA s.r.l.	San Nicola la Strada	Stampaggi vari	Sì	210
PROMA SSA s.r.l.	Mignano Montelungo	Accessori vari per auto (es. crick)	Sì	107
TOWER Aut. s.r.l.	Pignataro Maggiore	Stampaggi vari, attività di lastratura	Sì	252
COMET Sud s.r.l.	Marcianise	Particolari della carrozzeria	Sì	85
PCMA S.p.a. (*)	Gricignano	Particolari in plastica	Sì	300
STS Acoustic S.p.a.	Pignataro Maggiore	Isolanti termici e acustici	Sì	210
YANFENG Co. Ltd.	Rocca d'Evandro	Panelli interni	Cassino	150
Totale addetti provincia di Caserta				1.314
Gruppo SAPA s.r.l.	Arpaia/Forchia	Panelli interni e altre produzioni	Melfi (500X)	250
Cornaglia Sud S.p.a.	Airola	Particolari in gomma	Sì	35
FICOMIRRORS s.r.l.	Morcone	Specchietti retrovisore	Sì	215
Magna Powertrain s.r.l.	Benevento	Pompe	n.d.	82
SMA s.r.l.	Morcone	Batterie	n.d.	16
BLUMA soc. coop.	Sant'Agata dei Godi	Cablaggi (Nuova Panda)	Sì	25
6SEI s.r.l.	Sant'Agata dei Godi	Cablaggi (Nuova Panda)	Sì	13
T.T.A. s.r.l. (gruppo Adler)	Airola	Monoscocca e componenti in carbonio	Alfa 4C Modena	205
FIBRO S.p.a.	Airola	Componenti plastici	Cassino	26
Totale addetti provincia di Benevento				867
Cooper Standard	Battipaglia	Componenti in gomma-plastica	Sì	400
Sud Gomma s.n.c.	Oliveto Citra	Componenti in gomma-plastica	Sì	115
YANFENG Co. Ltd.	Cicerale	Panelli interni	Melfi (500X)	150
SIGUR GLASS s.r.l. (gruppo Saint Gobain)	Fisciano	Parabrezza (per bus e treni)	No	160
VERNIL WPM s.r.l.	Cicerale	Verniciature di componenti plastici	Sì	40
RUBBER s.r.l.	Salerno	Componenti in plastica e meccanici	n.d.	50
AUTOMAR	Battipaglia	Caricamento navale vetture	Sì	40
Fonderia Pisano	Salerno	Lavorazioni meccaniche per trattori e altri mezzi, coppe olio	Sì + CNH	110
Totale addetti provincia di Salerno				1.065
DENSO S.p.a.	Pianodardine	Componenti termici	Sì	970
LIMA SUD S.p.a.	Pianodardine	Cerniere porte in metallo	Sì	60
SIGIT S.p.a.	Lacedonia	Cruscotti in plastica	Sì	80
Tecnofibre s.r.l.	Morra de Sanctis	Interni in plastica	Sì	30
SIRPRESS s.r.l.	Nusco	Componenti pressofusi	Sì	120
Totale addetti provincia di Avellino				1.160

Fonte: Nostra indagine diretta; n.d. = dato non disponibile; (*) Magneti Marelli in società con Prime Industrie

5.3.3 FCA Cassino

In un rapporto di dieci anni fa i tratti qualificanti dell'indotto di Cassino sono stati descritti nel seguente modo: «1) la natura liminare o di frontiera del parco fornitori, composto da imprese nazionali e imprese del casertano; 2) la conflittualità dei rapporti tra imprese laziali e del casertano, in ragione della particolare propensione di queste ultime ad impiegare lavoro irregolare e a praticare prezzi di ribasso; 3) la forte presenza di imprese artigiane (comprese quelle di trasporto e movimentazione con organici fino a 8 addetti) e la marcata dipendenza del fatturato dalla produzione dello stabilimento [Fiat di Cassino]» (BIC Lazio 2006, 23). Nel 2006 BIC Lazio ha stimato una novantina di fornitori di cui un quinto di materiali diretti (componenti), la restante parte subfornitori di materiali e di servizi; nel 2002 Federlazio (2002) stimava in 150 le aziende del secondo livello di fornitura localizzate nell'area di Cassino-Frosinone.⁵

Attualmente le aziende fornitrici di 1° livello prossime allo stabilimento (o all'interno del comprensorio FCA come DENSO) non sono particolarmente numerose (tabella 5.6), tuttavia nel corso degli anni nella provincia di Frosinone si è sviluppato un tessuto di PMI specializzate in molti casi nella meccanica di precisione per il settore auto ma non solo (all'insegna di una certa diversificazioni produttiva), alcune delle quali sono oggi riunite all'interno del Consorzio Tecnologie Meccaniche (CTM). Le 11 imprese che aderiscono a questo Consorzio occupano all'incirca 800 addetti e operano principalmente nella subfornitura per i seguenti comparti: aeronautica, automazione industriale, elettromeccanica, elettronica, forniture industriali, gomma, meccanica e plastica, attraverso lavorazioni meccaniche di vario genere, costruzione stampi, stampaggio plastico, ecc. Tra queste vi sono aziende come CIEM (impiantistica industriale) che dispone di stabilimenti oltre che a Torino e a Caserta anche presso gli stabilimenti di FCA in Francia, Spagna, Inghilterra, Polonia, Serbia e Brasile e altre aziende specializzate nella costruzione di impianti e nell'automazione industriale più in generale. Altro caso esemplare è quello del Gruppo Prima.

5 Nella ricerca di BIC Lazio nel 2006, basata su un campione di 21 imprese fornitrici di 1° livello, il numero di subfornitori di cui veniva indicata la presenza nell'area di Cassino-Frosinone o nel resto del Lazio erano circa una sessantina, molti dei quali legati al gestore unico della catena logistica dello stabilimento Fiat, all'epoca TNT-ARVIL, mentre altri cento erano distribuiti sul resto del territorio nazionale (BIC Lazio 2006, 58).

Tabella 5.6 Aziende fornitrici dello stabilimento FCA di Cassino e altre imprese dell'automotive

Stabilimento	Sede	Attività
Aziende fornitrici di 1° livello dello stabilimento FCA di Cassino		
LEAR Corporation S.p.a.	Cassino	Assemblaggio sedili
PCMA S.p.a. (Magneti Marelli)	Paliano	Componenti plastici
Tiberina Cassino s.r.l.	Cassino	Stampaggi vari e prodotti lastro-saldati
DENSO S.p.a.	Cassino	Assemblaggio moduli frontali
SITIM s.r.l.	Cisterna Lt	progettazione di macchine industriali, automazione industriale, ecc.
MA s.r.l. (Gruppo Magnetto)	Cassino	Lavorazione lamiere e stampaggi vari
Tecnoprima S.p.a. (Gruppo PRIMA)	Sezze Scalo (LT)	Produzioni particolari in plastica
PRIMA Comp. Anagni S.r.l. (Gruppo PRIMA)	Anagni	Produzioni particolari in plastica
S.P. PRIMA s.r.l. (Gruppo PRIMA)	Torrice	Produzioni particolari in plastica
PRIMA s.r.l. (Gruppo PRIMA)	Ferentino	Produzioni particolari in plastica
VALEO S.p.a.	Ferentino	Radiatori di raffreddamento per autoveicoli.
Altre aziende dell'indotto automotive		
CIEM S.p.a.	Cassino	Progettazione di linee material handling e conveyors
SDE s.r.l.	Cassino	Trasporti e logistica
NIPA s.r.l.	Cassino	Logistica, assemblaggi di semilavorati e cataforesi
TELETEKNICA s.r.l.	Castrocielo	Sistemi personalizzati in PLC; quadri elettrici industriali
ELPE GLOBAL Service S.p.a.	Cassino	Picking e sequenziamento
ASSITEC 2000 s.r.l.	Cassino	Assistenza, collaudi analisi tecniche
S.T.P. s.r.l.	Cassino	Stampaggio articoli in materiale termoplastico
Web Automotive s.r.l.	Cassino	Assistenza tecnica e dei controlli qualità
DASA s.r.l.	Cassino	Costruzione e montaggio impianti industriali, carpenteria
S.P.V. S.c.p.a.	Castrocielo	Trasformazioni e assemblaggio materie plastiche
Co.GE.CAR. s.r.l.	Cassino	Servizi ingegneristici
Metalteco s.r.l.	Ceprano	Automazione industriale
MICROME.S s.r.l.	Alatri	Meccanica di precisione
Modenese S.r.l.	Ceccano	Attività di verniciature
Mollificio Centro Italia s.r.l.	M.S.G. Campano	Molle di varia tipologia per il settore auto e non solo
Monteferris s.r.l.	Roma	Ingranaggia meccanica
Gruppo OCM s.r.l.	Frosinone	Meccanica di precisione e attività di stampaggio
OMETEC s.r.l.	Sora	Stampaggio plastica
REFAS s.r.l.	Frosinone	Lavorazioni meccaniche

Stabilimento	Sede	Attività
SENECA s.r.l.	Sora	Componenti elettronici
T.E.C. s.r.l.	Anagni	Progettazione di macchine automatiche, attrezzature, parti meccaniche
UNITEC s.r.l.	Ceccano	Meccanica di precisione, costruzione stampi
F.lli Plocco OSIM s.r.l.	Frosinone	Costruzioni stampi, lavorazioni meccaniche, saldature
GAV SISTEMI s.r.l.	Frosinone	Sistemi di automazione industriale
Fabbrica Artigianale Batterie (FAB)	Cassino	batterie auto, pile, lampadine e accumulatori.
SKF S.p.a.	Cassino	cuscinetti radiali rigidi, cam follower e galet, cuscinetti co-stampati in plastica
ACS S.p.a. (OLMO Group)	Pignataro Inter.	Produzione di poliuretano espanso per sedili
LAMIER Sud s.r.l.	Cassino	Assemblaggio lamierati

Fonte: Nostra indagine diretta

L'azienda nasce nel 1976 su iniziativa di un imprenditore edile, che in quegli anni vuole diversificare l'attività investendo anche nel campo dell'industria. La fabbrica diventa operativa nel 1979 e inizia a lavorare dai livelli più bassi dell'indotto, come subfornitore per aziende di componentistica che rifornivano la Fiat, con soli 6 dipendenti. Con il tempo Prima cresce e da subfornitore diventa fornitore, iniziando anche a espandersi. Oggi il gruppo conta 2.200 dipendenti,⁶ un fatturato di circa 400mln di € (compresa la divisione estera) e 5 unità produttive fuori dall'Italia: tre in Germania, una in Francia e una in Slovacchia. I suoi clienti sono le principali aziende dei comparti auto, moto ed elettrodomestici, tra cui FCA, BMW, Mercedes e Volkswagen.

Di recente (febbraio 2014) le aziende del Consorzio CTM sono state coinvolte in un progetto denominato ESI (*European Supplier Initiative*) per il rilancio del comparto anche in vista degli investimenti realizzati da FCA per lo stabilimento di Cassino. Si tratta di un progetto promosso dalla Camera di Commercio di Frosinone in collaborazione con l'azienda speciale per l'internazionalizzazione (l'ASPIN) insieme a ICE, CNA, Federlazio e Uninindustria. Va detto, a questo proposito, che la Regione Lazio negli anni passati ha provveduto a istituire misure di incentivo al comparto (legge regionale nr. 46 del 2002) che di recente sono stati rifinanziati in prospettiva per 15mln di €, destinati sia alle imprese manifatturiere dell'automotive sia a quelle della logistica. Nel febbraio 2010 è invece stato sottoscritto un Accordo di

6 Si osservi che i due centri di ricerca dell'azienda sono ubicati a Settimo Torinese (15 addetti) e Oderzo in provincia di Treviso (60 addetti).

Programma per la creazione del polo logistico avanzato di Cassino con un finanziamento regionale di 18mln di € derivanti dai fondi POR FESR 2007-2013 e FAS.⁷

5.3.4 SEVEL Atesa

Il comparto dell'automotive abruzzese è probabilmente quello più significativo per numero di imprese e di addetti e per il livello di diversificazione produttiva che coinvolge comparti diversi da quello automotive (ferroviario, arredamento, elettrodomestico). Oltre allo stabilimento della SEVEL il territorio di Chieti beneficia anche della presenza dello stabilimento della Honda dedito alla produzione di motoveicoli. Nel complesso il territorio si caratterizza, dunque, per la presenza di due stabilimenti di assemblaggio, di un numero elevato di componentisti, di una diffusa subfornitura e di imprese specializzate sulle attività di *engineering*. Le stime dell'occupazione riguardanti questo settore indicano a livello regionale circa 30mila addetti, di cui 25mila in provincia di Chieti, un fatturato annuo di circa 7mld di € pari a 1/5 di quello manifatturiero regionale complessivo, un peso di circa il 50% sull'export totale dell'Abruzzo.

Lo stabilimento della Honda è dedito dal 1971 all'assemblaggio di motocicli, scooter e motori di primo impianto (inizialmente con i componenti provenienti dalla casa madre e dal 1976 con produzione diretta sul territorio), dispone di un parco fornitore composto di circa una decina di aziende locali sulla base della decisione dell'azienda giapponese di sviluppare sin dall'origine della sua localizzazione il proprio indotto nell'ambito del tessuto industriale locale. Per quanto riguarda la SEVEL, società nata dalla Join Venture di Fiat con PSA alla fine degli anni '70, si tratta di uno degli stabilimenti più grandi dediti in Europa alla produzione di veicoli commerciali leggeri e di uno dei pochi stabilimenti del gruppo FCA a non aver risentito della crisi iniziata nel 2008. Dal punto di vista industriale e del sistema delle forniture va evidenziato che lo stabilimento è privo di un reparto stampaggio, fattore che ha determinato una dispersione delle attività di fornitura delle parti che servono alla produzione della scocca e della carrozzeria tra le imprese già fornitrici degli stabilimenti FCA (indotti dagli stabilimenti di Cassino, Pomigliano e Melfi) oltre che della stessa SEVEL e tra i reparti di stampaggio degli stabilimenti FCA (Bubbico 2014).

A differenza degli altri territori finora analizzati l'Abruzzo si caratterizza anche per la presenza di un organismo di promozione e cooperazione a

⁷ L'Accordo è stato siglato tra Regione Lazio, Università di Cassino, FCA, CRF, ELASIS, Consorzio per lo Sviluppo del Lazio Meridionale e due PMI, SDE S.r.l. (Gruppo ROSSI) e NIPA s.r.l. L'obiettivo dell'Accordo era la realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata per le attività di stoccaggio e pre-assemblaggio.

supporto del comparto che nel corso degli anni ha dato origine la Polo di Innovazione Automotive, un organismo impegnato a supporto delle attività di R&S delle imprese in collaborazione con altre aziende e organismi esterni al territorio regionale. Al Polo Automotive aderiscono attualmente 64 imprese (di cui 43 abruzzesi) che contano circa 18mila addetti e un fatturato di 6,2mld di €, aziende dedite principalmente ad attività di produzione e in parte minore ad attività di servizio, alcune delle quali fornitori diretti dello stabilimento SEVEL di Atessa (tab. 5.7).

Il quadro delle aziende di 1° livello dello stabilimento SEVEL, perlomeno di quelle principali, localizzate in provincia di Chieti è invece contenuto nella tabella 5.8. Come scritto in precedenza alcune di queste fanno parte del Polo Automotive. Va infine sottolineata la presenza, sempre in provincia di Chieti, della Pilkington Automotive S.p.a. di San Salvo (vetri per auto) che con circa 2mila dipendenti è uno degli stabilimenti più grandi del settore automotive allargato e tra i principali nella produzione dei vetri per auto.

Tabella 5.7 Aziende abruzzesi del settore automotive localizzate in provincia di Chieti quando non diversamente specificato che aderiscono al Polo di Innovazione Automotive (febbraio 2017)

Azienda	Anno di nascita	Sede	Attività/produzioni
ANXXA s.r.l.	2013	Lanciano	Verniciature industriali e trattamenti superficiali
C.A. Stampi s.r.l.	1977	Rocca San Giovanni	Costruzione stampi e lavorazioni meccaniche
C.A.M.S. S.p.a.	1975	Fara Filiorum Petri	Progettazione e costruzione di stampi e attrezzature meccaniche
Cometa S.p.a.	1980	Casoli	Produzione di componenti e sottogruppi meccanici
DAYCO Europe s.r.l.	n.d.	Chieti	Cinghie distribuzione motore
Delta-PREG S.p.a.	1999	Sant'Egidio	Tessuti pre-impegnati, multiassiali, nastri unidirezionali
Denso Man. Italia S.p.a.	2001	San Salvo	Alternatori, statori, piccoli motori
F.I.SE.M. s.r.l.	1995	Atessa	Serbatoi condotti, canalizzazioni aria e altri particolari in plastica e altro materiale
GAMA S.p.a.	1973	Ancarano (TE)	Pastiglie freni
GI.GA. Composite	1971	Atessa	Particolari in fibra di carbonio e vetroresina
I.M.M. Hydraulics S.p.a.	2001	Atessa	Raccordi e adattatori, tubi oleodinamici, macchine per l'assemblaggio, banchi prova e di flussaggio
IGEA s.r.l.	1997	Lanciano	Stampa serigrafica per decorazioni industriali (loghi)

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017, 173-198

Azienda	Anno di nascita	Sede	Attività/produzioni
ILMET s.r.l.	1990	San Salvo	Stampaggio a freddo di metalli ferrosi e non
IndustrialeSud S.p.a.	1986	Teramo	Particolari interni per auto
Marzocchi Alcasting S.p.a.	2008	Paglieta	Telai moto, collettori di scarico, manubri, cavalletti e altri componenti, forcelle, parti motore
ME.GA s.r.l.	1991	Arielli	Trattamenti galvanici
MPE s.r.l.	2011	Teramo	Servizi di ingegneria e produzione di componenti in materiale composito
OMEGA s.r.l.	n.d.	Paglieta	Produzione parti di carrozzeria
PLASGOMMA s.r.l.	1980	Casoli	Stampaggio particolari in plastica
S.EL.ME.C s.r.l.	1982	Chieti	Sistemi per la produzione e linee di lavorazione, assemblaggio e prova
San Marco Veicoli s.r.l.	1962	Lanciano	Cassoni e allestimenti per veicoli commerciali e di altro genere
SIGIT S.p.a.	1966	Paglietta	Produzione di componenti termoplastici e in gomma
SUSTA s.r.l.	1992	Castellato (TE)	Progettazione e costruzione stampi
T.M.C. s.r.l.	1987	Vasto	Costruzioni meccaniche e carpenteria varia
TASSO s.r.l.	1990	Atessa	Componenti metallici e stampaggio plastica per carrozzerie e componenti per auto e veicoli industriali
TAUMAT s.r.l.	1987	Atessa	Lavorazioni meccaniche varie e produzioni di alberi motori, boccole, distanziatori, ecc.
Tecniche di Assemblaggio s.r.l.	1983	Casoli	Cablaggi elettrici e assemblaggi elettromeccanici
Tecnomatic S.p.a.	1973	Corropoli (TE)	Produzione di macchine e linee di assemblaggio e collaudo, avvolgimento, motori elettrici
U.Form s.r.l.	2013	Castellalto (TE)	Parti in lamiera d'acciaio per la carrozzeria
NOVATEC s.r.l.	2006	Monte Luco di Roio (AQ)	Servizi avanzati di progettazione meccanica e mecatronica
Vision Device	1988	Torrevicchia Teatina	Progettazione sistemi dedicati al controllo qualità e all'automazione
Magneti Marelli Sistemi Sospensioni S.p.a.	1975	Sulmona (AQ)	Sistemi di sospensione

Fonte: Polo di Innovazione Automotive (2017). n.d. = dato non disponibile.

Tabella 5.8 Principali aziende fornitrici di 1° livello dello stabilimento SEVEL localizzate in provincia di Chieti

Azienda	Sede	Attività/produzioni
Magneti Marelli Plastic S.p.a.	Chieti	Serbatoi e plance
Denso Manufacturing Italia S.p.a.	Atessa	Alternatori
PROMA S.p.a.	Atessa	Stampati e sottogruppi scocca veicoli; lamierati sedili; sottogruppi sedili, traverse paraurti
EMARC S.p.a.	Lanciano	Particolari della carrozzeria in ferro e alluminio
TAIM s.r.l.	Atessa	Lavorazioni in acciaio
TASSO s.r.l.	Atessa	Componenti metallici e stampaggio plastica per carrozzerie e componenti per auto e veicoli industriali
ISRINGHAUSEN S.p.a.	Atessa	Imbottiture in poliuretano espanso per sedili
BLUTEC s.r.l. (gruppo Stola)	Atessa	Pianali
Tiberina Sangro s.r.l.		Stampaggio a freddo e lastratura
GIR SUD s.r.l. (gruppo Sila)	Gissi	Cavi comando
MA s.r.l. (gruppo Magnetto)	Atessa	Particolari carrozzeria
Assemblaggi S.p.a.	Paglieta	Assemblaggio ruote
WAGON Automotive s.r.l.	Atessa	Particolari in lamiera
IRMA S.p.a. del gruppo Stola	Atessa	Particolari stampati

Fonte: Nostra indagine diretta

5.4 Produzione manifatturiera e attività di R&S nella componentistica meridionale: alcune considerazioni finali

I dati che abbiamo presentato nelle pagine precedenti offrono una prima descrizione delle principali caratteristiche dell'indotto automotive meridionale. Abbiamo scritto che questo indotto dipende in molti casi dalle produzioni degli stabilimenti FCA, fattore in sé comprensibile considerando la natura di fornitori di 1° livello di molti stabilimenti che in alcuni casi come quello di Melfi si sono inseriti all'interno dello stesso comprensorio Fiat per scelte di natura logistica legate al sistema delle forniture *just in time*, un modello insediativo che si è realizzato solo per questo stabilimento. Nel complesso l'insieme degli stabilimenti di assemblaggio di FCA è rimasto fortemente legato dalle forniture localizzate nelle regioni settentrionali e da quelle provenienti dall'estero, un dato che negli ultimi anni risulterebbe, in base ai dati dell'export, ulteriormente cresciuto. Le stesse attività di subfornitura di 2° e 3°

livello sono rimaste fortemente limitate pur trattandosi di quelle che potrebbero maggiormente coinvolgere il tessuto delle imprese locali. La natura extra-locale della maggior parte delle imprese di fornitura, spesso multinazionali, ha contribuito, inoltre, nel corso degli anni, fatte rare eccezioni, a restituire una presenza quasi esclusivamente manifatturiera. In questo senso le attività di R&S sono rimaste localizzate nelle sedi centrali dei gruppi. Sono rari gli stabilimenti meridionali della componentistica che ospitano funzioni di sviluppo prodotto o di ricerca. Del resto la stessa FCA, a eccezione dell'ex ELASIS di Pomigliano, non vede presente nel Mezzogiorno attività di questa natura, considerata anche la dimensione estremamente piccola dei Centri di Ricerca Fiat (CRF) di Napoli e Bari. In quest'ultimi due territori è piuttosto la presenza di Università, Politecnici e sedi del CNR che contribuisce ad alimentare le attività di ricerca nel campo dell'automotive come dimostra il caso del distretto della meccatronica pugliese, piuttosto che il Polo di Innovazione Automotive dell'Abruzzo. Il caso forse più rappresentativo a questo proposito è la produzione del motore elettrico nello stabilimento Magneti Marelli di Bari la cui progettazione e il cui sviluppo è avvenuta negli stabilimenti di ricerca della Magneti Marelli di Bologna e Torino, ma gli esempi in tal senso potrebbero essere diversi. A identiche conclusioni si potrebbe giungere considerando gli stabilimenti dei motori di Termoli, Foggia e Pratola Serra che risultano privi di un proprio indotto a livello locale (e regionale).

Al netto di questo quadro va al contrario evidenziata la crescita di singole imprese, spesso specializzate nella meccanica di precisione, nel comparto dell'impiantistica e dell'automazione industriale o delle materie plastiche, che hanno un'origine propriamente locale e che devono comunque la loro nascita in molti casi alla presenza della Fiat. In questo modo alcune di queste imprese hanno assunto la dimensione di gruppo con presenze diversificate non solo in Italia ma anche all'estero (pensiamo ai gruppi ADLER e PROMA, entrambe originari della Campania), gli esempi potrebbero essere diversi anche se non numerosissimi. Accanto a questo dato vi è per l'appunto quello che riguarda spesso PMI, in alcune casi di natura artigiana, che hanno acquisito una certa specializzazione nelle meccanica di precisione e che risultano abbastanza diffuse in tutte le quattro regioni qui prese in considerazione. Si tratta molto spesso anche di quelle imprese meno dipendenti da FCA o del tutto estranee in termini di rapporti di fornitura che presentano invece un portafoglio clienti diversificato, in parte rivolto all'estero, così come una maggiore diversificazione dal punto di vista produttivo fattore che gli consente di interfacciarsi con comparti diversi da quello automotive.

Due temi che sono rimasti invariati in questo contributo ma che necessiterebbero di un'attività di rilevazione più puntuale riguardano le conseguenze che il passaggio verso una produzione voltata interamente

verso l'alto di gamma sta comportando per le aziende fornitrici di primo livello di FCA e il quadro delle acquisizioni e/o delle partecipazioni estere che si stanno determinando nel comparto, in alcuni casi tra gli stessi gruppi esteri. In quest'ultimo caso sarebbe, ad esempio, interessante analizzare la penetrazione delle aziende cinesi.⁸ Solo a titolo di esempio anche in una piccola realtà come quella della Basilicata nel corso degli ultimi anni è accaduto che lo stabilimento della Johnson Controls (pannelli), al pari di tutti gli altri presenti in Italia, sia passato alla cinese YANFENG; così l'ingresso con una quota di maggioranza dei cinesi del gruppo LONCIN nella CMD, piccola azienda fornitrice di lavorazioni motori diesel fornitrice di FCA, o ancora l'acquisizione di un piccolo stabilimento in precedenza proprietà della ThyssenKrupp ora della cinese WISCO Tailored Blanks.

Bibliografia

- Amin, Ash (1982). «La ristrutturazione alla Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno». *Archivio di Studi Urbani e regionali*, 13-14, 815-56.
- Aminighi, Alessia; Rabellotti, Roberta; Sanfilippo, Marco (2008). «L'avanzata degli IDE cinesi in Italia» [online]. Cucino, Pier Alberto (a cura di), *L'Italia nell'economia internazionale. Rapporto ICE 2007-2008*, 292-303. URL <https://goo.gl/Wb1VQx> (2017-10-05).
- ARTI, Agenzia Regionale per la tecnologia e l'innovazione (2007). *Il Distretto pugliese della mecatronica MEDIS* [online]. Bari: Regione Puglia. URL <https://goo.gl/695B4w> (2017-10-05).
- BIC Lazio (2006). *Problematiche dell'indotto Fiat di Cassino: proposte per la valorizzazione delle PMI e il rilancio del territorio* [online]. Nr. speciale di *BIC Notes*, 3. URL <http://www.biclazio.it/coddocumento/244/BIC+Notes+Speciale.pdf> (2017-10-05).
- Bubbico, Davide (a cura di) (2003). *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. Il rapporto sull'indotto della Fiat-SATA di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise*. Roma: Meta Edizioni.
- Bubbico, Davide (2007). «Quale filiera automotive per il Mezzogiorno?». *Rivista Economica del Mezzogiorno*, nrr. 3-4, 815-56.
- Bubbico, Davide (2013). «Attori economici e istituzioni locali nelle iniziative a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno». *QA*, 4, 43-77.
- Bubbico, Davide (2014). *Radiografiat. Indagine nazionale della FIOM-CGIL, sugli stabilimenti dei gruppi FCA e CNH Industrial* [online]. Roma: Me-

8 In generale sugli investimenti cinesi in Italia si vedano Goldstein 2016, Spigarelli 2009, e Aminighi, Rabellotti, Sanfilippo 2008.

- ta Edizioni. URL <http://www.fiom-cgil.it/web/attachments/article/1464/RADIOGRAFIAT-TOT.pdf> (2017-10-05).
- Bubbico, Davide; Pirone, Francesco (2011). *Rapporto. Fabbrica Italia Pomicigliano e l'indotto campano di primo livello. Dalle forniture per i modelli Alfa Romeo a quelle per Fiat Nuova Panda* [online]. Napoli: FIOM-CGIL Campania. URL <https://goo.gl/PWk75R> (2017-10-05).
- Bubbico, Davide; Rubino, Antonella (2015). *Condizioni di lavoro e rischio sicurezza nella FCA SATA di Melfi. Con un quadro dell'indotto di primo livello delle aziende del comparto logistica comprensorio Zona Industriale di Melfi* [online]. Mimeo. URL http://www.fiom-cgil.it/web/attachments/article/2477/15_09-inchiesta_melfi.pdf (2017-10-12).
- Federlazio (2002). *Indagine sulle ripercussioni della crisi Fiat sull'indotto del Lazio*. Roma.
- Goldstein, Andrea (2016). *Capitalismo rosso. Gli investimenti cinesi in Italia*. Milano: Università Bocconi Editore.
- Pirone, Francesco (2010). «Grande impresa e sviluppo territoriale: il caso della Fiat in Campania». *Sociologia del Lavoro*, 118, 183-95.
- Pirone, F. (2103). «Crisis in the Automotive Industry and Territorial Development: Fiat and Automotive Suppliers in Southern Italy» [online]. Stocchetti, A.; Trombini, G.; Zirpoli, F. (eds.), *Automotive in Transition: Challenges for Strategy and Policy*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 161-77. URL <https://core.ac.uk/download/pdf/53176423.pdf> (2017-10-12).
- Pirone, Francesco; Zirpoli, Francesco (2014). «L'Alfa Romeo e l'industria automobilistica italiana». Russolillo, Franco (a cura di), *Un Gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*. Vol. 5 di *Storia dell'IRI*. Bologna: il Mulino, 277-385.
- Pirone, Francesco et al. (2016). «Le quattro A». SRM, Centro Einaudi (a cura di), *Crescita, vento a favore? Secondo Rapporto 'Giorgio Rota' su Napoli*. Napoli: Giannini Editore. URL http://www.rapporto-rotait/images/rapporti_napoli/docs/2016/6_capitolo3_NA2.pdf (2017-10-05).
- Pirro, Federico (2015). «Un'industria automotive di rilievo internazionale in Puglia fra ristrutturazioni e rilancio competitivo (2008-2014)». *Rapporto SVIMEZ 2015 sull'economia del Mezzogiorno*. Bologna: il Mulino, 519-28.
- Pirro, Federico; Guarini, Angelo (2008). *Grande industria e Mezzogiorno*. Bari: Cacucci editore.
- Polo di Innovazione Automotive (2017). *Presentazione e Catalogo Imprese Aderenti* [online]. San Maria Imbaro (Chieti). URL <https://goo.gl/Sb66Jn> (2017-10-12).
- Prota, Francesco (2013). «Il sistema produttivo della meccatronica in Puglia: trasformazioni recenti e prospettive di sviluppo». *QA*, 1, 117-42.
- Spigarelli, Francesca (2009). «Le multinazionali dei paesi emergenti: gli investimenti cinesi in Italia». *Economia e Politica Industriale*, 2, 131-59.
- SRM Campania (2012). *Un sud che innova e che produce. I settori automotive e aeronautico*. Napoli: Giannini Editore.

SRM Campania (2014). *L'interdipendenza economica e produttiva tra il Mezzogiorno e il Nord Italia*. Napoli: Giannini Editore.

Sviluppo Basilicata (2006). *Caratteristiche e prospettive del settore automotive in Basilicata*. Potenza.

SVIMEZ (1993). *L'industrializzazione del Mezzogiorno: la Fiat a Melfi*. Bologna: il Mulino.