

10 La componentistica automotive meridionale nella transizione

Davide Bubbico

(Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Università degli Studi di Salerno, Italia)

Giuseppe D'Onofrio

(Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Università degli Studi di Salerno, Italia)

Sommario 10.1 Introduzione. – 10.2 Peso e caratteristiche delle imprese localizzate nel Mezzogiorno nell'ambito della banca dati dell'Osservatorio TEA. – 10.3 L'export e l'import automotive nelle regioni del Mezzogiorno. – 10.4 Il sistema della fornitura meridionale, la dipendenza da Stellantis e le specializzazioni produttive. – 10.5 Alcune considerazioni conclusive.

10.1 Introduzione

Il comparto della componentistica auto nel Mezzogiorno è storicamente legato alla formazione degli indotti degli stabilimenti di assemblaggio del gruppo Fiat a partire dagli anni Settanta del secolo scorso: Cassino, Termini Imerese, la Sevel in Val di Sangro, e successivamente con l'acquisizione a metà degli anni Ottanta dello stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco (ereditando e razionalizzando fortemente l'indotto dell'ex Alfa Sud). A metà degli anni Novanta sarà la volta dell'ultimo stabilimento costruito dal gruppo Fiat nel Mezzogiorno, la SATA di Melfi in provincia di Potenza, che per natura dell'insediamento vedrà, primo caso in Italia, la formazione di un indotto di primo livello a bordo fabbrica, composto di venti aziende in prevalenza di origine piemontese. Ragionamento diverso deve essere fatto per le fabbriche di assemblaggio motori di Termoli e di Foggia, e in seguito Pratola Serra, che non hanno mai determinato la nascita di fornitori locali ricevendo da sempre la quasi totalità dei componenti da aziende localizzate nel Centro Nord Italia e all'estero.

La presenza degli stabilimenti Fiat nel Mezzogiorno ha, tuttavia, significato, almeno fino agli anni Ottanta del secolo scorso, anche la nascita di imprese non necessariamente produttrici di componenti di primo livello, ma spesso di secondo e terzo o dedita alla fabbricazione di impianti di automazione e assemblaggio. Sono, in ogni caso, poche le imprese propriamente meridionali, per origine del singolo fondatore (spesso un ex dipendente Fiat) o della società, che hanno assunto nel corso del tempo una rilevanza nazionale e in alcuni casi anche internazionale; fanno ec-

cezione in tal senso i gruppi PROMA, PRIMA SOLE, ADLER per citare le realtà aziendali più significative (Bubbico 2018). Molte delle aziende fornitrice di primo livello, il più delle volte localizzatesi in prossimità delle aree di insediamento degli stabilimenti dell'ex gruppo Fiat, sono quelle specializzate negli stampaggi meccanici e plastici, e prima che avvenisse la completa delocalizzazione all'estero, ad esempio, nell'assemblaggio cavi. Più di recente, PMI incentrate nelle produzioni meccatroniche per l'auto e veicoli commerciali ma anche per altri mezzi di trasporto (es. treni, bus), si sono sviluppate intorno all'indotto abruzzese della Sevel piuttosto che al distretto della meccatronica in provincia di Bari.

Va detto, infatti, che il settore della componentistica automotive nel Mezzogiorno rimane un comparto fortemente concentrato dal punto di vista territoriale, quasi sempre in corrispondenza degli stabilimenti di assemblaggio dell'ex gruppo Fiat, dunque principalmente tra le provincie di Frosinone, Napoli, Avellino, Potenza e in parte Bari. L'indotto siciliano dello stabilimento di Termini Imerese, aperto nel 1970 e chiuso alla fine del 2011, è rimasto, invece, sempre alquanto marginale scontando i limiti della specifica localizzazione geografica e della missione produttiva assegnata allo stabilimento palermitano (David 2023). Lo sviluppo dell'industria della componentistica auto è rimasto, pertanto, nel Mezzogiorno molto contenuto, privo di specifiche politiche di attrazione anche quando con l'inaugurazione delle aree industriali delle ex legge 219 del 1981 si è assistito all'insediamento di diverse imprese del settore metalmeccanico tra le province di Potenza, Salerno e Avellino. Oggi le realtà più significative si riscontrano ancora in provincia di Chieti in prossimità della Sevel, in Campania, in provincia di Frosinone, nella zona industriale di Melfi o in provincia di Bari dove tutte le aziende del comparto, inclusa l'ex Magneti Marelli, sono ormai divenute proprietà di gruppi esteri (Creanza, Grisorio 2020).

Il contributo che segue contiene nel primo paragrafo un'illustrazione delle principali caratteristiche dell'universo delle imprese con sede operativa in una regione del Mezzogiorno incluse nell'Osservatorio TEA, per proseguire nel secondo paragrafo nell'analisi delle principali tendenze che emergono dall'analisi dell'import-export di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) con particolare attenzione alle performance delle regioni meridionali.¹ Il terzo paragrafo contiene invece alcune brevi osservazioni sull'andamento delle produzioni del gruppo Stellantis e i sistemi di fornitura locale alla luce della transizione tecnologica in atto nel settore. Nell'ultimo paragrafo sono riassunti alcuni dei principali temi emersi guardando all'evoluzione più complessiva del comparto e delle sue specificità nelle regioni del Mezzogiorno.

1 Le aziende contemplate dall'Osservatorio TEA non sono tuttavia tutte riconducibili al solo codice ATECO appena indicato.

10.2 Peso e caratteristiche delle imprese localizzate nel Mezzogiorno nell'ambito della banca dati dell'Osservatorio TEA

Le aziende con sede operativa in una regione del Mezzogiorno, ripartizione all'interno della quale includiamo anche il Lazio per la stretta contiguità territoriale con la provincia di Caserta e per la presenza di imprese della componentistica fornitrice degli stabilimenti Stellantis di Pomigliano e Termoli, sono poco meno di 300 sulle 2.400 comprese dall'Osservatorio TEA, che scendono a 234 se da queste escludiamo quelle laziali ubicate quasi interamente in provincia di Frosinone. Va precisato che tale dato non coincide con quello presentato nel resto del rapporto, riferito al campione delle imprese rispondenti, ma a tutte le imprese inserite nel dataset dell'Osservatorio e che riportano dati non sempre omogenei con riferimento all'anno (es. per l'occupazione al 2022 o ad annualità più recente, per i ricavi al triennio 2021-23 non sempre disponibili per tutte le imprese).

Come mostra la tabella 10.1 la Campania e l'Abruzzo ospitano la metà delle aziende del comparto, rispettivamente il 27% e il 25,7%, mentre risultano del tutto residuali in quanto a localizzazione le isole, la Calabria e il Molise, confermando l'estrema concentrazione a livello territoriale della manifattura meridionale rispetto alle altre ripartizioni del paese (Viesti 2022). Nel complesso, dunque, nell'intero Mezzogiorno sono insediate all'incirca il 10% delle aziende del comparto (il 9,6%, escludendo quelle del Lazio). Per quanto riguarda il dato dell'occupazione questo cambia solo parzialmente. È l'Abruzzo la regione ad ospitare il maggior numero di addetti, poco più di 11mila, rispetto ai circa 6mila della Campania. Le due regioni totalizzano così quasi il 60% dell'occupazione complessiva della componentistica automotive meridionale che si aggira intorno ai 30mila addetti.²

Solo il 10% delle aziende conta stabilimenti con più di 250 addetti. In misura maggiore, i due terzi, hanno un numero compreso tra 10 e 49 addetti. Come appena riportato in nota per 31 aziende non si dispone, tuttavia, del numero di addetti mentre altre 16 dichiarano 0 dipendenti. Le aziende che presentano una dimensione media per addetto più elevata (dai 50 dipendenti in su) sono ubicate in Abruzzo e in Puglia mentre in Campania prevalgono in maggiore misura quelle comprese tra 10 e 49 piuttosto che quelle fino a 9 (tab. 10.2).

² Il dato dell'occupazione risente, tuttavia, della mancanza di informazioni per 31 aziende dell'universo indagato. Altre 16 imprese dichiarano 0 dipendenti. C'è da ritenere, con riferimento all'insieme delle imprese operative nel Sud Italia comprese nell'Osservatorio TEA, che il dato più realistico dell'occupazione sia intorno ai 35mila dipendenti.

Tabella 10.1 Localizzazione delle imprese del comparto automotive nel Mezzogiorno per regione e numero di addetti per gli ultimi anni disponibili (2022 o successivi)

Regioni	Aziende		Addetti	
	v.a.	%	v.a.	%
Campania	80	27,0	5.823	20,0
Abruzzo	76	25,7	11.155	38,3
Lazio	62	20,9	3.756	12,9
Puglia	34	11,5	5.545	19,0
Basilicata	17	5,7	2.007	6,9
Sicilia	13	4,4	474	1,6
Calabria	7	2,4	79	0,3
Molise	4	1,4	195	0,7
Sardegna	3	1,0	85	0,3
Totale generale	296	100	29.119	100
Sud Italia*	234	9,6	25.363	9,9
Centro Nord Italia	2.136	90,4	229.637	90,1
Totale	2.432	100	255.000	100

Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2022; (*) escluso Lazio

Tabella 10.2 Distribuzione delle imprese della componentistica auto nel Sud Italia per classe dimensionale degli addetti e regione di localizzazione (valori assoluti e %)

Regioni	Classi dimensionali delle imprese per numero di addetti								
	>250	100-249	50-99	10-49	1-9	0	n.d.	Totale	% > 50
Campania	9	4	9	27	15	6	10	80	27,5
Abruzzo	10	12	13	29	7		5	76	46,1
Lazio	6	4	10	22	9	3	8	62	32,3
Puglia	5	5	4	12	5	1	2	34	41,2
Basilicata	1	2		7	1	2	4	17	17,6
Sicilia		2		3	5	2	1	13	15,4
Calabria				3	4			7	0,0
Molise		1		1	1		1	4	25,0
Sardegna			1			2		3	33,3
Totale	31	30	37	104	47	16	31	296	33,1
Valori % di riga	10,5	10,1	12,5	35,1	15,9	5,4	10,5	100	

Fonte: ns. elaborazione su dati dell'Osservatorio TEA; n.d. = dato non disponibile

La distribuzione delle imprese per tipologia di attività secondo la classificazione ATECO risulta assai polverizzata. Le prime 12 attività interessano poco più di un terzo del totale delle aziende; si ha una percentuale maggiore solo nel caso della Basilicata e della Campania, rispettivamente il 58,8% e il 42,5%, se si esclude il dato poco significativo della Sardegna in ragione del circoscritto numero assoluto.

La prima attività per numerosità è quella dei «lavori di meccanica generale», seguita dalla «fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per auto», e ancora «produzione di software», «articoli in materie plastiche». Per tutte le altre attività si conta una numerosità inferiore alle 10 unità aziendali (tab. 10.3).

Tuttavia, procedendo ad una aggregazione per macro-attività del codice ATECO è possibile ottenere una distribuzione delle stesse per famiglia di attività-prodotto in grado di ridurre l'elevata dispersione della classificazione. Da questa aggregazione risulta così che le «lavorazioni metalliche» che comprendono tutte le attività di lavorazione su metalli (incluse fusioni, stampaggi, zincature, ecc.) riguardano il 12,5% delle aziende, la fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche il 6,9%, così come la fabbricazione di impianti, macchinari e robot, la produzione di componenti plastici il 6,6%, i lavori di meccanica generale il 6,2%, servizi software e informatica il 5,2%, prodotti in gomma, vetro, tessuto-non tessuto il 3,1% e così la fabbricazione di sedili. Queste prime 8 attività, sulla base delle denominazioni del codice ATECO associato, coprono la metà delle imprese del nostro universo (tab. 10.4).

Se si osserva tale riaggregazione dal punto di vista dell'occupazione, tenendo conto di quanto scritto in precedenza in relazione alla mancanza di dati per 31 aziende e all'indicazione di 0 dipendenti da parte di 16, la distribuzione degli addetti (circa 30mila nel complesso) è concentrata per circa un terzo tra le lavorazioni metalliche e quelle di produzione di componenti in gomma, vetro e tessuto non-tessuto. Tale dato risente, tuttavia, di un altro limite, dovuto al fatto che stando al codice ATECO riportato per almeno il 21,6% degli addetti si fa riferimento ad imprese la cui classificazione originaria è quella di «fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori» mentre per un altro 14,4% si tratta di addetti che afferiscono ad imprese che sono state riclassificate come «altre attività/lavorazioni» (tab. 10.5). Questo dato va, dunque, considerato come puramente indicativo e rischia di produrre qualche distorsione nella rappresentazione generale dell'universo indagato.

Un'ulteriore informazione a riguardo della possibile classificazione delle imprese per tipologia di attività attiene alla distribuzione delle imprese per tipologia di prodotto/servizi in relazione ai seguenti ambiti di produzione industriale finale: Veicoli (V), Moto (M), Bus (B), Truck (T), Ricarica (R), Non omologato (NO) e Altro (A). Sulla base di questa classificazione, che vede solo poco più di 50 aziende impegnate in più ambiti, le applicazioni dei componenti e/o dei servizi che hanno come destinazione i veicoli (auto, veicoli commerciali, ecc.) interessano la maggioranza delle aziende (il

71,3%), le infrastrutture di ricarica il 10,5%, con percentuali decisamente minori tutte le altre attività (tab. 10.6).

Un ultimo dato illustrativo attiene all'andamento dei ricavi che tra il 2021 e il 2023 mostra una variazione positiva per poco più di 2mld di € (+30%) da attribuire a 191 delle 241 imprese considerate in proposito,³ poiché le restanti 41 mostrano una variazione negativa dei ricavi. Esaminando le variazioni di ricavi sulla base del codice ATECO riaggregato solo il comparto dei servizi ingegneristici è quello che subisce una contrazione dell'80%. Di converso le variazioni maggiori di fatturato hanno interessato le aziende attive nella produzione di componenti elettronici (+65,9%), nelle lavorazioni metalliche (+56,5%), nella gomma, vetro, tessuto-non tessuto (+55,3%); la più contenuta nella fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche (+13,5%) (tab. 10.7).

³ Si sono qui considerate solo 241 aziende in luogo di 296 poiché solo per queste era disponibile il dato dei ricavi per tutti e tre gli anni considerati.

Tabella 10.3 Distribuzione delle imprese operative nel Mezzogiorno per tipologia di attività secondo il codice ATECO 2007 e la regione (valori assoluti e %)

Attività ATECO	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Lazio	Molise	Puglia	Sardegna	Sicilia	Tot.	%
Lavori di meccanica generale	4	3		5	5				1	18	6,1
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori	4	1		2	1	1	2		2	13	4,4
Produzione di software non connesso all'edizione	1			6	3		1			11	3,7
Fabbricazione di articoli in materie plastiche	1	1		4	2		2			10	3,4
Trattamento e rivestimento dei metalli	2	3		1	2		1			9	3,0
Fabbricazione di sedili per autoveicoli	1			4	3					8	2,7
Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria			1	2	2		2	1		8	2,7
Fucinatura, imbutitura, stampaggio e profilatura dei metalli; metallurgia delle polveri	1	2		1	2		1			7	2,4
Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	3			1	1		1			6	2,0
Installazione di impianti elettrici in edifici o in altre opere di costruzione (inclusa manutenzione e riparazione)			1	2	2				1	6	2,0
Fabbricazione di altri articoli in materie plastiche nca	2			3						5	1,7
Fabbricazione di strutture metalliche e parti assemblate di strutture	1			3				1		5	1,7
Totale prime 12 attività ATECO	20	10	2	34	23	1	10	2	4	106	35,8
Fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori nca	16	2		13	8		12		2	53	17,9
Altre attività	40	5	5	33	31	3	12	1	7	137	46,3
Totale complessivo	76	17	7	80	62	4	34	3	13	296	100
Incidenza % prime 12 attività sui rispettivi totali regionali	26,3	58,8	28,6	42,5	37,1	25,0	29,4	66,7	30,8	35,8	

Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Osservatorio TEA

Tabella 10.4 Riaggregazione delle attività ATECO per principali famiglie di prodotto per regione delle imprese della componentistica automotive nel Mezzogiorno (nr. casi 289) (valori assoluti e %)

Attività ATECO riaggredate	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Lazio	Molise	Puglia	Sardegna	Sicilia	Tot.	V. %
lavorazioni metalliche	13	5		7	7		2	1	1	36	12,5
apparecchiature elettriche ed elettroniche	4	1		4	2	1	4		4	20	6,9
impianti, macchinari, robot	7	1		3	5	1	2		1	20	6,9
componenti plastici	5	1		8	3		2			19	6,6
lavori di meccanica generale	4	3		5	5				1	18	6,2
software e informatica in generale		1			7	6	1			15	5,2
gomma, vetro, tessuto-non tessuto	5	1			1		1	1		9	3,1
sedili		1			4	4				9	3,1
servizi ingegneristici			1	1	3		2	1		8	2,8
componenti elettronici	1	1		1	2		2			7	2,4
componenti meccanici	2			2	2				1	7	2,4
carrozzerie per auto, rimorchi e semirimorchi		3			1	1	1			6	2,1
altre parti	16	2		13	8		11		1	51	17,6
altri prodotti e attività	12	1	6	22	12	2	6		3	64	22,1
Totali	74	16	7	78	61	4	34	3	12	289	100

Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Osservatorio TEA

Tabella 10.5 Numero di addetti per le imprese riagginate secondo il codice ATECO originario

Attività ATECO aggregate	Addetti	% di colonna	% cumulata
lavorazioni metalliche	4.686	16,1	16,1
gomma, vetro, tessuto-non tessuto	4.694	16,1	32,2
software e informatica in generale	1.529	5,3	37,5
impianti, macchinari, robot	1.510	5,2	42,6
lavori di meccanica generale	1.436	4,9	47,6
apparecchiature elettriche ed elettroniche	1.348	4,6	52,2
componenti plastici	765	2,6	54,8
componenti elettronici	669	2,3	57,1
carrozzerie per auto, rimorchi e semirimorchi	402	1,4	58,5
sedili	288	1,0	59,5
componenti meccanici	233	0,8	60,3
servizi ingegneristici	226	0,8	61,1
altri prodotti e attività	4.202	14,4	75,5
altre parti	6.276	21,6	97,1
dato non disponibile	855	2,9	100
Totale	29.119	100	

Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Osservatorio TEA

Tabella 10.6 Distribuzione delle imprese riagginate secondo il codice ATECO originario per principali destinazione di prodotto industriale

Attività ATECO riagginate	Veicoli (V)	Ricarica (R)	Altro (A)	Bus (B)	Moto (M)	Truck (T)
lavorazioni metalliche	33	2	1		3	1
impianti, macchinari, robot	16	3	7	3		2
apparecchiature elettriche ed elettroniche	17	3	1			
lavori di meccanica generale	18		1	1		
software e informatica in generale	12	3	3		1	
componenti plastici	18				1	
servizi ingegneristici	7	2	4	2	1	2
gomma, vetro, tessuto-non tessuto	9		1	1		
sedili	9					
componenti elettronici	6	2				
carrozzerie per auto, rimorchi e semirimorchi	3		1	1		2
componenti meccanici	7					
altre parti	49	1		3	1	1
altro	47	21	11	3	2	
Totali	251	37	30	15	8	8
Valori % di rica	71,3	10,5	8,5	4,3	2,3	2,3

Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Osservatorio TEA

Tabella 10.7 Ricavi e loro variazione tra il 2023 e il 2021 per le imprese riaggredazione del codice ATECO originario per principali rami di attività (nr. casi 241) (valori assoluti e %)

Attività ATECO riaggredate	Somma dei ricavi 2023 (migliaia di euro)	Somma dei Ricavi 2022 (migliaia di euro)	Somma dei ricavi 2021 (migliaia di euro)	variazioni 2023/21	
				v.a.	%
lavorazioni metalliche	1.916.311,30	1.505.127,88	1.224.575,63	691.735,67	56,5
gomma, vetro, tessuto-non tessuto	1.369.803,75	1.128.747,22	881.996,95	487.806,80	55,3
componenti plastici	583.231,83	522.789,79	440.870,41	142.361,42	32,3
lavori di meccanica generale	555.158,08	457.096,42	387.949,21	167.208,87	43,1
apparecchiature elettriche ed elettroniche	393.669,87	354.104,24	346.717,98	46.951,89	13,5
software e informatica in generale	221.012,64	190.968,17	191.729,86	29.282,79	15,3
impianti, macchinari, robot	212.518,66	164.347,44	175.887,78	36.630,89	20,8
componenti elettronici	193.226,68	153.038,78	116.456,42	76.770,26	65,9
carrozzerie auto, rimorchi e semirimorchi	90.487,19	73.697,12	61.751,07	28.736,12	46,5
servizi ingegneristici	86.442,80	74.545,86	444.571,84	-358.129,04	-80,6
sedili	57.127,52	47.165,00	48.994,14	8.133,38	16,6
componenti meccanici	34.017,79	29.664,53	23.875,26	10.142,53	42,5
altre parti	2.032.799,50	1.700.502,80	1.759.062,90	273.736,60	15,6
altri prodotti/altre attività	1.260.482,22	931.371,88	841.920,39	418.561,83	49,7
Totale complessivo	9.006.289,83	7.333.167,11	6.946.359,81	2.059.930,02	29,7

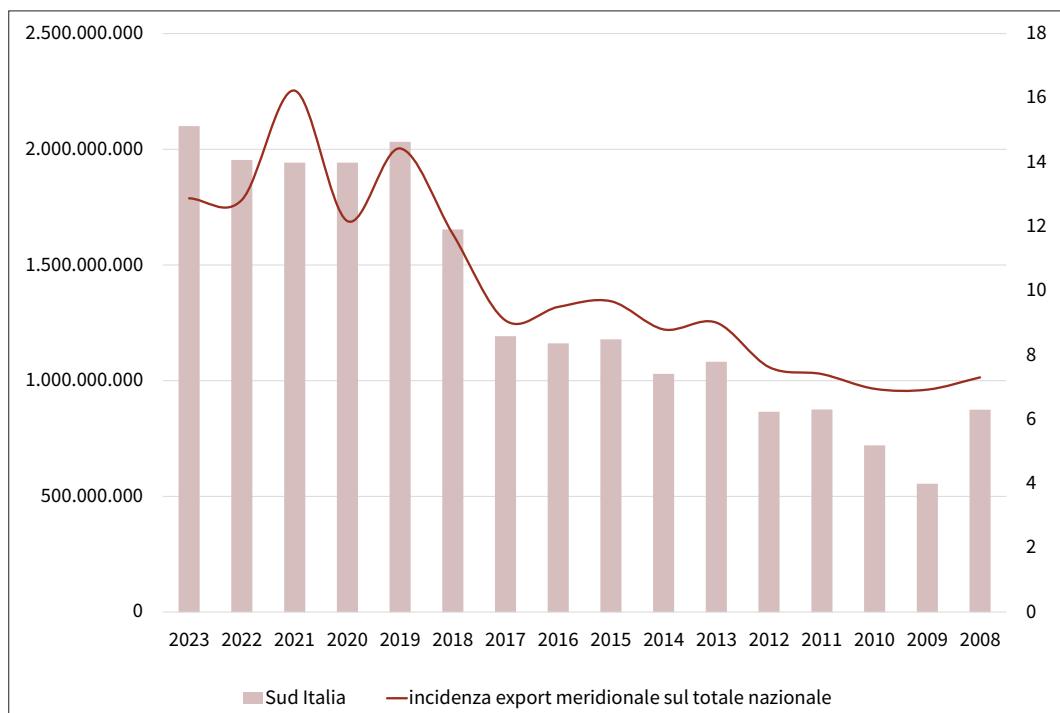
Fonte: ns. elaborazioni su dati dell'Osservatorio TEA

10.3 L'export e l'import automotive nelle regioni del Mezzogiorno

L'andamento dell'export di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) mostra per la ripartizione meridionale un incremento dei valori che tra il 2008 e il 2023 ha portato al quasi raddoppio dell'incidenza percentuale sull'export nazionale: dal 7,3% del 2008 (corrispondente a un valore di poco più di 1mld di €) al 12,9% (circa 1,6mld di €) (fig. 10.1). L'andamento delle importazioni mostra, invece, un'incidenza più regolare (intorno al 15% annuale) se si fa eccezione per gli anni compresi tra il 2015 e il 2020, quando le regioni meridionali hanno realizzato un quarto del valore di tutte importazioni italiane del settore. La spiegazione del forte incremento registrato in questi anni è dovuta principalmente alle dinamiche produttive dello stabilimento di Melfi con l'avvio della produzione di vetture a marchio Jeep per il mercato statunitense. Dagli Stati Uniti sono giunti motori e altri componenti che hanno significativamente condizionato il valore e l'origine delle importazioni verso la Basilicata, fino a quel momento prevalentemente europeo, con un valore delle importazioni complessive che solo nel 2015 è stato pari a circa 1mld di € (Bubbico, Zirpoli 2023).

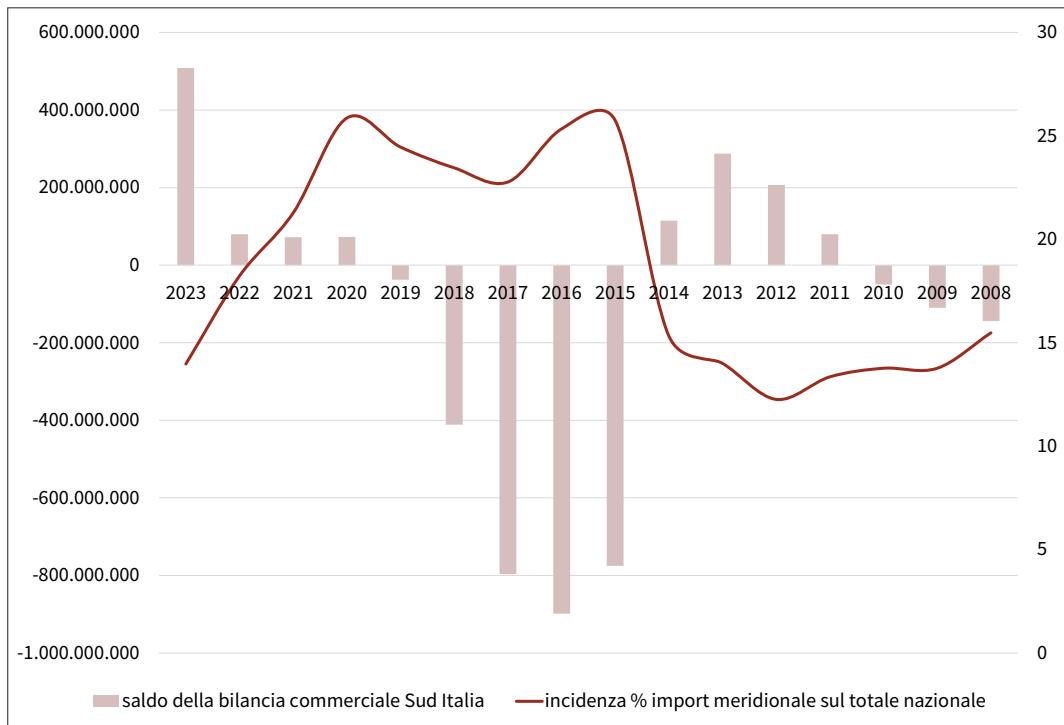
Il saldo della bilancia commerciale riferito alle sole regioni meridionali tra il 2008 e il 2023 risulta, tuttavia, sempre negativo ad eccezione di due periodi: il primo tra il 2011 e il 2014 (e in ogni caso compreso tra gli 80 e i 300mln di €), il secondo tra il 2020 e il 2023 ma principalmente per il valore eccezionale del 2023 con un saldo della bilancia superiore a 500mln rispetto ai poco più di 70mln ottenuti annualmente nel triennio precedente (fig. 10.2).

Figura 10.1 Andamento del valore dell'export (valori assoluti in euro) e dell'incidenza percentuale sul totale nazionale di parti e accessori di autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) per il Sud Italia dal 2008 al 2023



Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

Figura 10.2 Andamento del saldo tra import ed export (valori assoluti in euro) di parti e accessori di autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) e dell'incidenza % delle importazioni sul totale nazionale per il Sud Italia dal 2008 al 2023



Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

Questi andamenti risentono implicitamente della localizzazione nel Mezzogiorno degli stabilimenti più importanti di assemblaggio di auto e veicoli commerciali (Pomigliano, Melfi, Cassino e Atessa) e di motori (Pratola Serra, Termoli e Foggia); un dato, dunque, che spiega soprattutto le dinamiche delle importazioni dall'estero, oltre che buona parte di quelle inter-regionali all'interno del territorio nazionale, considerato che le produzioni di componenti da parte dei fornitori localizzati nelle regioni del Sud Italia per gli altri stabilimenti di assemblaggio sul territorio nazionale (Mirafiori, Modena e per veicoli industriali Brescia e Mantova) sono comunque contenute.⁴ Va osservato, inoltre, che una parte dell'export meridionale è spesso indirizzato verso quei paesi che ospitano stabilimenti del gruppo Stellantis.

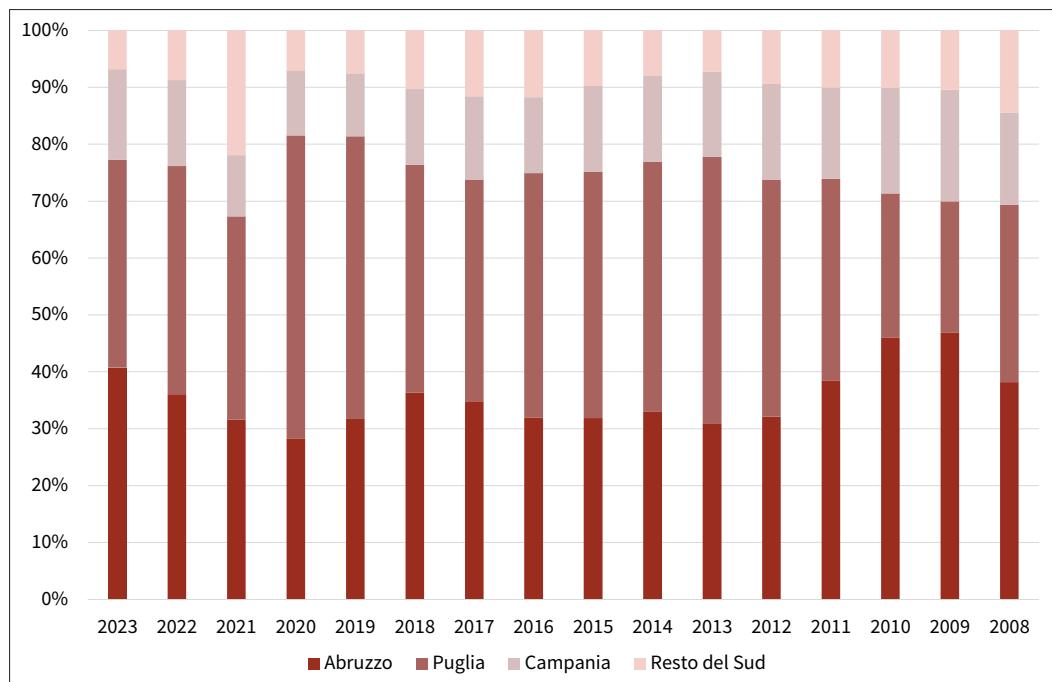
⁴ Indicazioni in parte diverse provengono invece dalle analisi condotte da SRM alcuni anni fa con riferimento alle interdipendenze regionali riferite alle produzioni manifatturiere più in generale incluso il settore automotive (SRM 2014; 2012).

L'export meridionale di componenti auto è da sempre fortemente concentrato in tre regioni (Abruzzo, Campania e Puglia) così come le importazioni, che pesano mediamente in queste aree geografiche per il 72% del valore totale annuo di quelle destinate al Sud Italia. Tra il 2008 e il 2023, in queste tre regioni, la concentrazione dell'export originato da imprese della componentistica automotive è ulteriormente cresciuta, passando dall'85,6% al 93,2% (fig. 10.3). Le dinamiche all'interno di esse non sono, tuttavia, identiche, poiché nel caso della Puglia sono assenti stabilimenti di assemblaggio di auto e veicoli, ma uno di assemblaggio motori, Fpt Iveco di Foggia,⁵ che dal 2021 ha dismesso la produzione di motori diesel per il Ducato (produzione ora trasferita a Pratola Serra) a favore dei motori per l'Iveco Daily prodotto a Suzzara. A Lecce insiste infine uno stabilimento di assemblaggio di macchine movimento terra. In Puglia sono presenti tuttavia importanti aziende internazionali della meccatronica da sempre vocate principalmente all'export come Magneti Marelli, Bosch e Magna (ex Getrag),⁶ le stesse che insieme ad altre hanno favorito la nascita nel 2007 del Distretto Meccatronico Regionale e Digital Innovation Hub. Nel caso dell'Abruzzo la specificità è costituita dalla produzione della SEVEL che totalizza quasi l'intera produzione dei veicoli commerciali leggeri in Italia, insieme alla presenza di uno stabilimento della Honda dedito alla produzione di motocicli. Nel caso della Campania insistono, oltre allo stabilimento Stellantis di Pomigliano, quello dei motori diesel di Pratola Serra e quello dei bus (ex Irisbus Iveco oggi Menarini S.p.a.) rilevato nel giugno 2024 dal gruppo campano SERI, dopo la parentesi di Industria Italiana Autobus (IIA), la società nata dalla fusione della Menarini di Bologna e della Irisbus con la costituzione di una società controllata in maggioranza da Leonardo e Invitalia, che aveva a sua volta rilevato lo stabilimento dopo una breve parentesi di gestione dell'imprenditore Del Rosso. Proprio quest'ultima regione mostra, tuttavia, a differenze delle altre due, un saldo della bilancia commerciale sempre negativo che si somma più in generale ad una minore quota sul valore dell'export rispetto ad Abruzzo e Puglia (fig. 10.4).

⁵ Andrebbe menzionato a tal riguardo la 'produzione' di bus IVECO a Foggia in un'unità produttiva a fianco di quella che ospita la produzione dei motori, ma in realtà al suo interno avviene solo un'attività di customizzazione del veicolo (sellerie, impianti elettrici, obliteratori, ecc.) quando questi non lo sono già dotati e che impiega ad oggi meno di 50 addetti. I bus provengono, infatti, già gommati e allestiti dalla Turchia, in seguito alla joint venture che Iveco Bus ha firmato nel febbraio del 2020 con la turca OTOKAR per una produzione annuale di circa un migliaio di veicoli. Oltre alla produzione dei motori per l'Iveco Daily a Foggia sono prodotti anche motori per le macchine agricole e le macchine movimento terra di Cnh, quelli derivanti da una joint venture con Mitsubishi e circa 200mila alberi motore.

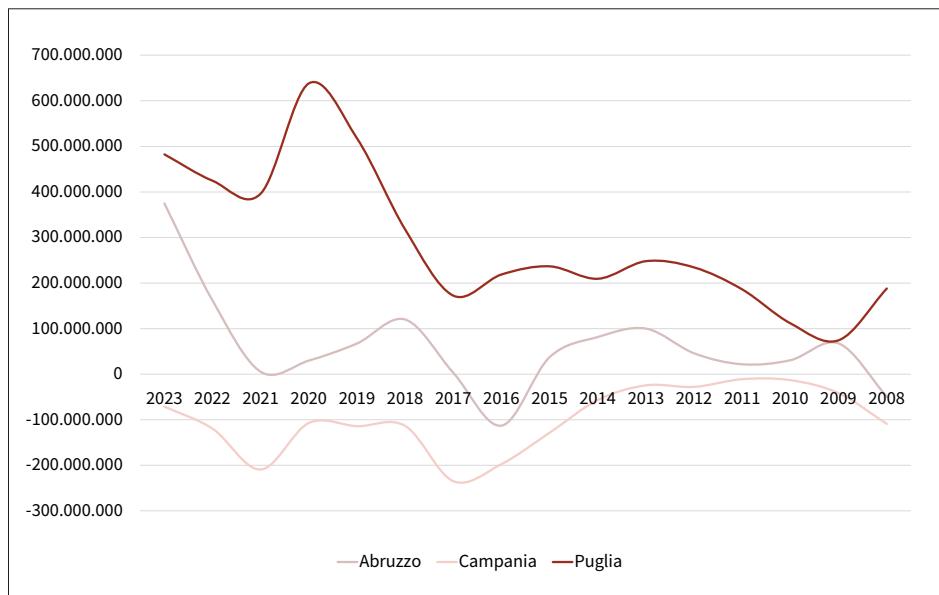
⁶ Il valore dell'export dell'intero comparto della meccatronica, che riguarda anche comparti diversi dall'automotive come il ferroviario, l'elettromedicale e altri, è stato nel 2022 pari a 3,3mld di €, un terzo dell'intero valore dell'export pugliese (Rutigliano 2023).

Figura 10.3 Distribuzione del valore dell'export di parti e accessori di autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) tra Abruzzo, Campania, Puglia e per il resto delle regioni meridionali dal 2008 al 2023 (valori %)



Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

Figura 10.4 Andamento del saldo del valore dell'import-export di parti e accessori di autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) per Abruzzo, Campania e Puglia dal 2008 al 2023 (valori assoluti in milioni di euro)



Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

Un ultimo dato attiene alle principali aree di destinazione dell'export e a quelle di provenienza delle importazioni. Per comodità d'analisi abbiamo limitato gli anni di osservazione solo al 2023 e al 2008, individuando come principali aree geografiche l'Unione europea (a 28 membri), il Nord America, il Centro-Sud America, l'Asia orientale (che include oltre alla Cina anche il Giappone) e il Nord Africa. Partendo dal dato delle importazioni nel 2023, le regioni del Sud Italia mostrano, rispetto alle altre ripartizioni territoriali, una maggiore quota di importazioni in termini di valore proveniente dal Nord America e dall'Asia, rispettivamente l'11,4% e il 15,8% in confronto ad una media nazionale del 2,7% e del 4,9%; rispetto al 2008 le differenze più significative sono da ricondurre alle importazioni dal resto d'Europa che pesavano per l'80% (in linea con la media nazionale) rispetto al 60% del 2023 e al 10,5% proveniente dall'Asia rispetto ad una media del 7,5% (tab. 10.8).

Tabella 10.8 Distribuzione % del valore dell'import e dell'export di parti e accessori di autoveicoli e loro motori (codice ATECO CL293) per ripartizioni dell'Italia nel 2008 e nel 2023

Importazioni 2023	Mondo	Unione europea	Nord America	Centro Sud America	Asia orientale	Africa settentrionale	Resto del mondo
Nord-Ovest	6.026.944.775	76,1	1,4	0,5	6,3	8,4	7,3
Nord-Est	2.921.458.454	76,9	1,3	0,1	13,9	0,6	7,2
Centro	847.988.718	80,5	0,7	0,4	9,5	0,9	8,0
Sud	1.591.363.962	60,2	11,4	2,7	15,8	1,6	8,3
Italia	11.387.755.909	74,4	2,7	0,7	9,8	4,9	7,5
Importazioni 2008	Mondo	Unione europea	Nord America	Centro Sud America	Asia orientale	Africa settentrionale	Resto del mondo
Nord-Ovest	3.263.490.215	79,1	1,7	1,7	6,7	2,1	8,7
Nord-Est	1.555.189.197	77,2	1,1	0,8	9,3	0,2	11,3
Centro	741.090.369	91,4	1,3	0,8	3,2	0,2	3,1
Sud	1.018.460.288	80,7	0,8	1,0	10,5	1,1	6,0
Italia	6.578.230.069	80,3	1,4	1,3	7,5	1,3	8,3
Esportazioni 2023	Mondo	Unione europea	Nord America	Centro Sud America	Asia orientale	Africa settentrionale	Resto del mondo
Nord-Ovest	9.619.174.599	79,8	3,7	6,4	1,9	1,0	7,1
Nord-Est	3.994.171.800	68,3	10,7	5,2	3,8	1,8	10,3
Centro	595.175.820	68,4	5,8	2,2	1,8	3,1	18,8
Sud	2.100.109.899	68,6	0,0	13,8	3,3	0,8	13,4
Italia	16.308.632.118	75,1	5,3	6,9	2,6	1,3	8,8
Esportazioni 2008	Mondo	Unione europea	Nord America	Centro Sud America	Asia orientale	Africa settentrionale	Resto del mondo
Nord-Ovest	7.419.505.569	72,4	2,1	8,2	2,4	1,4	13,4
Nord-Est	3.117.689.100	64,1	12,8	3,8	4,6	1,6	13,1
Centro	556.478.205	73,9	5,4	1,0	5,1	1,2	13,4
Sud	874.321.286	72,3	8,6	4,0	5,0	1,2	9,0
Italia	11.967.994.160	70,3	5,5	6,4	3,3	1,5	13,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT del commercio estero

Per ciò che riguarda l'incidenza delle esportazioni verso i paesi dell'Unione europea le aziende della componentistica localizzate nel Mezzogiorno nel 2023 hanno esportato prodotti per uno stesso valore dell'export totale delle ripartizioni Centro e Nord-Est, intorno al 68%, rispetto ad un valore del 79% della ripartizione Nord-Ovest; l'altra differenza più significativa riguarda la quota dell'export meridionale verso il Centro Sud America (principalmente Brasile) che nel 2023 è stato pari al 13,8%, il doppio della media nazionale.

Va osservato, in conclusione, la crescita del valore delle importazioni dal Nord Africa, che passa dall'1,3% al 4,9% tra il 2008 e il 2023 (dal 2,1% all'8,4% per la ripartizione Nord-Ovest), a fronte di un valore dell'export verso quest'area rimasto fermo a poco più dell'1%. Si tratta di un dato che conferma il crescente peso dei fornitori già PSA anche per le produ-

zioni italiane e più in generale l'invito del Gruppo Stellantis a indirizzare produzione e investimenti lato fornitori nei territori del Nord Africa, dove di recente l'azienda ha potenziato la sua presenza con l'annuncio di nuovi investimenti in Marocco come in Algeria.

10.4 Il sistema della fornitura meridionale, la dipendenza da Stellantis e le specializzazioni produttive

La produzione automobilistica nazionale ha conosciuto nel 2024 il suo minimo storico degli ultimi anni, ritornando allo stesso livello di produzione del 1956, scendendo sotto i 300mila veicoli solo con riferimento alle produzioni del gruppo Stellantis. Un valore che sale di poco se si considerano le produzioni di Ferrari, Lamborghini, Pagani e altre aziende specializzate nelle auto di lusso o sportive e che consentirebbe al massimo di superare la soglia dei 300mila veicoli.⁷ Il dato del 2024, inoltre, relativamente a quello dell'anno precedente è stato negativo per tutti gli stabilimenti e particolarmente pesante per alcuni, come quello di Melfi che ha visto per la prima volta scendere la sua produzione a meno di 100mila veicoli⁸ (Fim Cisl 2025) (tab. 10.9).

I valori particolarmente negativi della produzione nazionale negli ultimi anni ed in particolare nel corso del 2024 hanno, più che in passato, portato ad una maggiore attenzione nei confronti dei fornitori più esposti sul lato delle commesse Stellantis. La contrazione della produzione ha riguardato, in ogni caso, l'intero settore se si osservano le dinamiche delle produzioni anche nel resto degli altri paesi europei, a partire dalla Germania.

Quello che, tuttavia, si può osservare è che le imprese fornitrici stanno, in misura maggiore rispetto al passato, aumentando, quando possibile, il loro portafogli prodotti all'insegna di una maggiore diversificazione su veicoli diversi dall'auto (pur in presenza di minori volumi di produzione) o per altri settori e dello stesso portafoglio clienti. Condizioni diverse impattano, invece, sui fornitori di primo livello, spesso quelli più prossimi

⁷ Da questo ragionamento si escludono le auto a marchio Dr soprattutto dopo che nel giugno 2024 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha emesso una sanzione di 6 milioni di euro nei confronti della DR Automobiles S.r.l. e della sua controllata DR Service & Parts S.r.l., per aver attuato due pratiche commerciali scorrette indicando un'attività di produzione mai realizzata in Italia.

⁸ L'avvio della produzione del primo modello elettrico che secondo il Piano industriale presentato nel giugno del 2021 avrebbe dovuto avere inizio nell'ultimo trimestre del 2024 è stato poi spostata alla fine del primo trimestre del 2025 ma non è escluso che i 4 modelli elettrici e il quinto modello ibrido per Melfi conoscano ulteriori slittamenti rispetto alla tempistica originariamente indicata, ovvero 4 nuovi modelli elettrici tra l'ultimo trimestre 2024 e il primo trimestre 2026.

agli stabilimenti di assemblaggio che tradizionalmente sono fornitori mono committenti e che, come Stellantis, hanno fatto un ampio ricorso agli ammortizzatori sociali negli ultimi anni. Anche questi, più di recente, hanno iniziato, tuttavia, al pari dell'assemblatore finale, ad adottare politiche di incentivo alle dimissioni volontarie.

Problematiche specifiche riguardano, inoltre, quelle aziende che hanno avuto il loro punto di forza nella produzione di componenti per i motori ad alimentazione endotermica come, ad esempio, le produzioni meccatroniche presenti in provincia di Bari. Problematiche resesi ancora più evidenti in relazione alla dinamica degli investimenti dei siti localizzati in Italia, considerato che questi sono oramai filiali di grandi gruppi esteri, Bosch piuttosto che Magna, che hanno la loro sede principale in Germania e in Austria e che nell'attuale fase di crisi proteggono maggiormente in relazione agli investimenti e alle nuove produzioni. Ma questioni in parte simili riguardano anche le produzioni dello storico stabilimento della Marelli di Bari ormai fuori dall'orbita societaria di Stellantis a seguito della vendita alla fine del 2018, da parte di Fca, della divisione electric powertrain di Magneti Marelli alla giapponese Calsonic Kansei.

Tradizionalmente, come scritto anche precedentemente, il comparto della componentistica nel Mezzogiorno ha sofferto sempre una maggiore esposizione nei confronti della commesse Fiat prima, successivamente Fca e ora Stellantis. Ciò non ha impedito del resto la formazione di imprese di origine locale che nel corso del tempo hanno non solo aumentato la loro presenza sul territorio nazionale per effetto di acquisizioni oltre che la loro presenza all'estero, seguendo gli investimenti di Fiat, ma anche il loro portafoglio prodotti. Queste aziende scontano, tuttavia, rispetto ad altre una minore diversificazione, nella maggior parte dei casi totalmente assente, solo in parte compensata dal fatto di essere entrati nelle forniture per altri gruppi dell'auto europei, tedeschi o già in precedenza Psa.

La crisi del settore della componentistica auto nel Mezzogiorno e nello specifico delle aziende fornitrice di primo livello degli stabilimenti Stellantis ad oggi sembra dipendere più dai ritardi e dalla debolezza degli investimenti di Stellantis e dalle strategie di approvvigionamento promosse dal gruppo sotto l'amministrazione Tavares piuttosto che dalla transizione verso l'auto elettrica in quanto tale, come spesso ed erroneamente viene richiamato. E questo perché, al di là della situazione specifica del polo della meccatronica pugliese e delle altre poche aziende presenti nelle produzioni di componenti per i sistemi powertrain, la maggior parte delle aziende della componentistica che ha stabilimenti nel Sud Italia insistono su moduli e prodotti non impattati dal diverso sistema di alimentazione. Inoltre, la produzione di veicoli elettrici, fatta eccezione per la Fiat 500e prodotta a Mirafiori, è di fatto assente in Italia. I rischi più concreti sono rappresentati, invece, da una possibile sovrapposizione con i fornitori di PSA e dall'invito sempre più pressante a delocalizzare la produzione di

Tabella 10.9 Andamento delle produzioni del gruppo Stellantis in Italia (FCA dal 2013 al 2020) dal 2013 al 2024 per singolo stabilimento (valori assoluti e %)

Stabilimenti	Anni										variaz. % 2024/23	variaz. % 2024/17	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Polo torinese*	30.870	52.994	40.300	65.645	69.478	43.128	19.110	36.702	77.267	94.710	85.940	25.920	-69,8
Modena	4.890	5.700	6.300	3.916	3.733	1.790	1.008	160	860	1.250	1.244	260	-79,1
Cassino	79.050	51.000	45.668	71.695	135.263	99.154	58.772	53.422	43.753	55.000	48.800	26.850	-45,0
Pomigliano	154.830	161.786	177.026	207.000	204.444	183.589	198.674	140.478	123.000	165.000	215.000	167.980	-21,9
Melfi	115.000	123.000	390.000	364.700	330.536	339.865	248.100	229.848	163.646	163.793	170.120	62.080	-63,5
Totale auto	384.550	394.480	659.294	712.956	743.454	667.526	525.664	460.610	408.526	479.753	523.127	283.090	-45,9
Sevel	203.950	229.750	260.800	290.010	292.000	297.007	293.216	257.026	265.048	206.000	230.280	192.000	-16,6
Atessa													-34,2
Tot. generale	588.500	624.230	920.094	1.002.966	1.035.454	964.533	818.880	717.636	673.574	685.753	753.407	475.090	-36,9
	90,7	85,1	92,9	90,2	90,2	93,3	96,2	92	80,9	80,0	82,9	90,8	
	34,7	36,8	28,3	28,9	28,2	30,8	35,8	35,8	39,3	30,0	30,6	40,4	
peso % VCL (Sevel) sul totale della produzione (auto e VCL)***													

Fonte: Fim Cisl (anni vari); (*) Mirafiori e Grugliasco; (**) incluso lo stabilimento di Cassino

componenti in Nord Africa o in Europa centro orientale per abbattere ulteriormente i costi. Questa strategia, sulla quale il nuovo management potrebbe forse introdurre qualche correttivo a vantaggio dei fornitori ancora localizzati in Italia, ha finito per mettere in discussione anche i vantaggi legati alla localizzazione bordo stabilimento dei fornitori di primo livello dello stabilimento Stellantis di Melfi.⁹

Se nel suo complesso il comparto della componentistica auto nel Mezzogiorno resta ancora fortemente condizionato dalle produzioni di Stellantis è anche vero che nel corso degli anni, seppure non in modo così diffuso, è aumentata la propensione alla diversificazione di prodotto e della clientela. Anche i dati, in precedenza osservati, riferiti all'aumento dell'incidenza sul valore dell'export nazionale confermano, in qualche modo, una maggiore vivacità del comparto che, tuttavia, sconta ancora un basso numero di imprese locali esportatrici e in grado di competere a livello internazionale. Le realtà aziendali più significative continuano a restare in molti casi estere e anche quelle PMI che in precedenza riuscivano a godere di una situazione di indipendenza sul piano commerciale sono state in alcuni casi, ancora di recente, acquisite da multinazionali del settore.¹⁰

Nonostante questi limiti il comparto automotive meridionale continua a presentare alcune concentrazioni industriali e specializzazioni produttive che possono potenzialmente beneficiare della transizione tecnologica in corso e non solo risentire del progressivo abbandono dell'endotermico, a condizione, tuttavia, di chiare strategie di policy messe in atto dai principali attori della filiera, sia quelli economici che istituzionali, a livello nazionale come locale, a partire dal ruolo sempre più rilevante delle Regioni. Il raccordo con il sistema della ricerca pubblica e privata, la diversificazione di prodotto e l'operare di collaborazioni, in forme diverse, tra le imprese del comparto sono fattori oggettivamente di rafforzamento della filiera e di potenziamento del comparto in una strategia di sviluppo di medio-lungo termine. In tal senso l'esperienza del distretto della meccatronica in pro-

9 Ciò è già avvenuto, del resto, a favore di aziende neppure localizzate all'estero ma semplicemente in provincia di Caserta per quanto riguarda le commesse relative alla produzione dei pannelli interni dei quattro veicoli elettrici acquisiti dalla spagnola Antolin, una produzione da sempre appannaggio dell'ex stabilimento della Jhonson Controls di Melfi, ora di proprietà del gruppo cinese Yangfeng. Dinamiche in parte simili hanno riguardato la perdita della commessa dei sedili della Fiat 500e da parte della Lear di Grugliasco a vantaggio di un'azienda turca insediata nella stessa area e dedita principalmente ad attività assemblaggio del sedile rispetto ad una produzione realizzata in gran parte in Turchia. Se nel primo caso la ragione è riconducibile alla minore incidenza del costo del lavoro nel secondo caso la ragione sarebbe da attribuire più in generale ai minori costi di produzione della Turchia rispetto all'Italia.

10 All'inverso anche le aziende locali nel frattempo cresciute come il gruppo campano Proma continuano un processo di internazionalizzazione, confermato dall'acquisizione nel dicembre 2024 della tedesca Recaro specializzata nella produzione di sedili e che di recente ha dichiarato fallimento.

vincia di Bari piuttosto che il polo per l'innovazione nel settore automotive in Abruzzo¹¹ costituiscono probabilmente i casi più interessanti e proficui da questo punto di vista (Bubbico 2013), diversamente dal caso della Campania che soffre maggiormente, nonostante la presenza di importanti stabilimenti di assemblaggio finale e di un ricco sistema universitario e del CNR, una incertezza sul piano dell'iniziativa istituzionale e degli attori imprenditoriali locali. Il caso del Lazio che mostra già una maggiore propensione alla diversificazione produttiva tra le imprese che compongono quello che una volta era il vecchio indotto Fiat risente più significativamente della rarefazione delle imprese fornitrici di primo livello e della costante riduzione dei volumi dello stabilimento finale di assemblaggio, ma anche della continuità di un gruppo di imprese particolarmente attivo nel campo dell'automazione e dell'impiantistica più in generale (ANFIA et al. 2022). I casi della Basilicata piuttosto che del Molise risentono più direttamente, in speciale modo la prima, di un indotto quasi totalmente dipendente dallo stabilimento Stellantis di Melfi - e in piccola parte anche da Pomigliano -, un indotto quello lucano composto unicamente di imprese fornitrici di primo livello che negli anni si è anche progressivamente ridotto nel numero di imprese. Nel caso del Molise, invece, non vi è traccia di aziende fornitrici, al netto di un indotto rimasto confinato alle attività di manutenzione, logistica, sequenziamento, pulizie industriali e ad altre attività, che come nel caso di Melfi è messo oggi in discussione in seguito alla decisione di Stellantis di procedere alla reinternalizzazione di molte attività in precedenza poste in outsourcing.

11 Come riportato sulla relativa pagina web (<https://www.innovazioneautomotive.eu/polo-innovazione-automotive/>), «il Polo di Innovazione Automotive d'Abruzzo è una rete di aziende globalizzate - grande industria, piccole e medie imprese - università e centri di ricerca che operano nel comparto dell'automotive e della meccatronica. Oggi il Polo conta circa 50 aderenti - tra questi Fca Italy, Honda, Denso, Isringhausen, Tecnomatic e IMM Hydraulics, solo per fare alcuni esempi - ed è orientato in particolare ai veicoli commerciali e professionali leggeri per il trasporto di persone e cose. Il fatturato aggregato supera i 6 miliardi di euro e gli occupati sono oltre 18.000. Il Polo ha sede a Santa Maria Imbaro (Ch), in Val di Sangro, l'Automotive&Mechatronic Valley d'Italia, capace di concentrare in sé competenze all'avanguardia nella ricerca e di realizzare costante innovazione. La mission del Polo è incoraggiare le interazioni tra i soggetti economici e le istituzioni per contribuire allo sviluppo della ricerca-innovazione, nuove tecnologie, disseminazione della conoscenza, messa in rete e diffusione delle informazioni. Focus della nostra attività è la smart specialisation strategy, orientata ai veicoli commerciali e professionali (due/quattro, trasporto persone e merci), per realizzare un sistema di trasporto merci - prevalentemente orientato all'ultimo miglio - intelligente, integrato ed ecologico, capace di rafforzare e consolidare la filiera, per migliorare la competitività e favorire il radicamento delle grandi imprese».

10.5 Alcune considerazioni conclusive

La transizione tecnologica in corso rappresenta un fattore discriminante rispetto alla capacità delle imprese di generare innovazione e di restare su un mercato, come quello della componentistica auto, in cui i margini di ricavo sono notevolmente diminuiti negli ultimi decenni e in cui la concorrenza a livello internazionale conosce nuove aree geografiche e nuovi nuovi realtà aziendali che finora sono rimaste estranee al settore automotive.

Per le imprese operative nel Mezzogiorno la loro classificazione sulla base dell'indicatore di profilo di rischio legato alla transizione elettrica proposto dall'Osservatorio TEA mostra, a tale riguardo, l'assenza di un rischio per il 90% di esse, mentre per la restante parte delle imprese è valutato alto per il 4%, medio per un altro 4% e basso per il rimanente 2%. Si tratta di profili che presentano qualche livello di rischio nel complesso per il 10% delle aziende (sulle 296 censite), per metà ricadenti in attività specifiche che sono rimaste escluse dalla riaggredazione dei codici ATECO proposta in precedenza. Questo dato sembra coerente con quanto affermato prima relativamente alla più bassa presenza di imprese impegnate nella produzione di componenti per il sistema powertrain endotermico. Ciò non esclude, tuttavia, che anche con riferimento al resto dei prodotti siano assenti forme di innovazione. Anche per le aziende dedite allo stampaggio il ricorso all'alluminio piuttosto che al ferro o all'acciaio rappresenta un'innovazione in tal senso considerata la necessità di una riduzione generalizzata del peso dei componenti. Il problema resta semmai quello di non avere una presenza significativa in quelle famiglie di prodotto che maggiormente stanno interessando la definizione dei nuovi veicoli elettrici e ibridi dal punto di vista della loro diversa architettura tecnologica.

I dati e le analisi riportati in questo capitolo costituiscono un quadro soprattutto illustrativo ed esplorativo di un comparto che, in definitiva, ha beneficiato poco dell'addensamento degli stabilimenti di assemblaggio finale siano essi dei veicoli o dei motori. In una strategia di azione pubblica a supporto delle imprese più innovative, la focalizzazione su quei territori e su quelle specializzazioni produttive che sono emerse negli ultimi decenni rappresenta, da questo punto di vista, un'utile indicazione rispetto alla costruzione di una filiera ancora in larga parte debole, anche a causa di una relazione non sempre virtuosa tra le imprese fornitrici e il principale OEM presente sul territorio, a differenza, ad esempio, di quanto si registra in regioni come l'Emilia-Romagna o in Abruzzo in relazione ad altri OEMs come Volkswagen e Honda.

La transizione, seppure lenta ed incerta nelle scelte produttive di Stellantis negli stabilimenti di Melfi, Cassino, Pomigliano e Atessa, costituisce, tuttavia, un'opportunità sul piano produttivo e potrebbe esserlo anche per nuovi insediamenti industriali in una logica di valorizzazione

della filiera,¹² ma che per tale scenario necessita di una concertazione maggiore e più concreta tra tutti gli attori della filiera economica, sociale e istituzionale.

Bibliografia

- ANFIA; Unindustria Lazio; Camera di Commercio di Frosinone e Latina (2022). *La filiera automotive nelle province di Frosinone e Latina, focus sul sistema produttivo locale di Cassino*. Cisterna di Latina.
- Bubbico, D. (2013). «Attori economici e istituzionali locali nelle iniziative a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno». *QA. Rivista dell'Associazione Rossi Doria*, 4, 43-77.
- Bubbico, D. (2018). «I parchi fornitori degli stabilimenti campani di FCA (Pomigliano e Pratola Serra) Internazionalizzazione delle forniture e peso della componentistica nazionale». Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di), *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 195-223. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-269-7/009>.
- Bubbico, D. (2022). «L'industria automotive italiana tra problematiche di settore e transizione verso l'auto elettrica Stellantis e le ricadute produttive e occupazionali». Calabrese, G.G.; Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di), *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 69-96. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-703-6/004>.
- Bubbico, D.; Zirpoli, F. (2023). *Indagine sull'indotto di I° livello dello stabilimento Stellantis di Melfi*. CAMI - Università Ca' Foscari Venezia, rapporto a stampa per la Regione Basilicata.
- Creanza, G.; Grisorio, J. (2020). *L'automotive in Puglia*. ARTI Outlook Report, 1. https://www.arti.puglia.it/wp-content/uploads/ARTI-Outlook-Report_01-L_Automotive-in-Puglia-1.pdf.
- David, F. (2023). «*Termini Imerese non ha ragione di esistere*. Gli effetti della chiusura di un grande stabilimento industriale sull'economia locale». Testo non pubblicato presentato in occasione del seminario promosso dalla Banca d'Italia a Torino il 30 novembre 2023, «La transizione all'auto elettrica: passato, presente e futuro del settore automotive italiano».

¹² Va ricordato, tuttavia, a tale riguardo come ha sottolineato l'ultimo *Rapporto SVIMEZ*, che nell'ambito delle principali filiere industriali presenti nel Mezzogiorno «le imprese meridionali intercettano con maggiore intensità i segmenti a valle di tutte le filiere, essenzialmente connessi ai settori del terziario, con il commercio e i servizi che contribuiscono in maniera sostanziale alla formazione del valore aggiunto aggregato» (SVIMEZ 2024, 144; si veda in particolare il capitolo 10 del Rapporto dedicato al settore automotive, «L'automotive del Mezzogiorno alla prova della transizione», 161-77).

- Fim Cisl (2025). *Report al 4° trimestre e anno 2024 produzione e occupazione degli stabilimenti italiani del Gruppo*. Comunicato stampa, 2 gennaio. <https://www.fim-cisl.it/2025/01/02/stellantis-report-al-4-trimestre-e-anno-2024-produzione-e-occupazione-degli-stabilimenti-italiani-del-gruppo/>.
- SVIMEZ (2024). *Rapporto Svimez 2024. L'economia e la società del Mezzogiorno*. Bologna: il Mulino.
- Rutigliano, V. (2023). «La meccatronica pugliese: nel 2022 export a 3,3 mld, un terzo dell'export regionale, settore tra i più performanti al Sud». *Il Sole24Ore*, 15 giugno.
- SRM (2012). *Un Sud che innova e che produce. I settori automotive e aeronautico*. Napoli: Giannini editore.
- SRM (2014). *L'interdipendenza economica e produttiva tra il Mezzogiorno e il Nord Italia. Un paese più unito di quanto sembri*. Napoli: Giannini editore.
- Viesti, G. (2022). «L'industrializzazione del Mezzogiorno: le dinamiche del XXI secolo». *Rivista Economica del Mezzogiorno*, 1-2, 111-51. <https://doi.org/10.1432/105557>.