

8 I parchi fornitori degli stabilimenti campani di FCA (Pomigliano e Pratola Serra) Internazionalizzazione delle forniture e peso della componentistica nazionale

Davide Bubbico
(Università degli Studi di Salerno, Italia)

Sommario 8.1 Nota introduttiva. – 8.2 Lo stabilimento ex FMA di Pratola Serra: caratteristiche produttive. – 8.3 La rete dei fornitori dello stabilimento ex FMA. – 8.4 Lo stabilimento Giambattista Vico di Pomigliano: l'andamento produttivo e l'evoluzione del parco fornitori. – 8.5 La rete dei fornitori dello stabilimento Giambattista Vico. – 8.6 L'indotto automotive regionale: il caso dei gruppi SAPA, PROMA e ADLER. – 8.7 Il crescente peso della componentistica estera e i valori dell'import-export delle province di Napoli e Avellino. – 8.8 L'industria della componentistica in Campania: tra rarefazione del tessuto produttivo e modifiche di gamma degli stabilimenti di assemblaggio finale.

8.1 Nota introduttiva

Il contributo che qui presentiamo intende effettuare un approfondimento dei parchi fornitori dei due stabilimenti campani di FCA, Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco in provincia di Napoli ed ex FMA di Pratola Serra in provincia di Avellino, quest'ultimo dedito alla produzione di motori diesel di media e alta cilindrata e solo parzialmente a quella di motori benzina.

Diversamente dalla panoramica sugli indotti meridionali degli stabilimenti FCA localizzati nel Mezzogiorno, esposta nella precedente edizione del Rapporto dell'Osservatorio, questa volta l'analisi verterà sull'insieme del parco fornitori dei due stabilimenti al fine di misurare l'incidenza della componente estera degli approvvigionanti e la distribuzione dei fornitori italiani sul territorio nazionale.

L'attenzione nei confronti di questi due stabilimenti è tanto più rilevante nella prospettiva di un cambio dello loro missione produttiva, considerato che lo stabilimento di Pratola Serra in conseguenza delle scelte che si stanno profilando circa la produzione dei motori diesel dovrà con molta probabilità essere oggetto di una riconversione anche se già oggi produce, seppure in piccola parte, motori benzina. Ugualmente lo stabilimento di Pomigliano dovrebbe nei prossimi anni vedere la produzione di vetture di gamma media o del segmento di lusso, in previsione del ritorno alla produzione di uno o più modelli Alfa o del marchio Jeep. Nel

caso di Pomigliano si tratterebbe, del resto, del ritorno alla produzione storica dello stabilimento almeno per ciò che riguarda il marchio Alfa.¹

Il contributo si basa sull'analisi del parco fornitori dei due stabilimenti ed è corredato da osservazioni di carattere qualitativo e di natura statistica con riferimento all'andamento dell'import-export di componentistica del settore auto per le province di Napoli e Avellino, dove sono localizzati gli stabilimenti oggetto della ricerca.

8.2 Lo stabilimento ex FMA di Pratola Serra: caratteristiche produttive

Lo stabilimento di motori diesel ex FMA di Pratola Serra in provincia di Avellino è sorto contemporaneamente allo stabilimento SATA di Melfi nella prima metà degli anni 90 in seguito ad un accordo di programma siglato a suo tempo dalla Fiat in previsione della messa in produzione della Punto. Destinato alla produzione di motori diesel di media e alta cilindrata, lo stabilimento nasce per rifornire principalmente gli stabilimenti di Cassino, Mirafiori e Melfi. Nel primo anno di produzione effettiva (1996) i motori prodotti sono stati 93mila; la produzione massima raggiunta è stata nel 2002 con 570mila motori; nel 2017 la produzione è stata invece di poco superiore ai 400mila motori dopo una brusca riduzione iniziata a partire dal 2008, quando per effetto della crisi, le produzioni dello stabilimento sono andate progressivamente riducendosi arrivando a 178mila motori nel 2009.

Nel corso degli anni la produzione destinata agli stabilimenti esteri del gruppo Fiat, ora FCA, è andata progressivamente crescendo. Nel 2010 il 30% dei motori era destinato ad uno stabilimento di assemblaggio del gruppo Fiat localizzato all'estero (nel 2009 il 16%), principalmente lo stabilimento turco di Tofas, dove erano prodotti e dove lo sono ancora i modelli Fiat Doblò e più di recente la Nuova Tipo e lo stabilimento ungherese di Esztergom (dove insisteva produzione del SUV Fiat 16, stabilimento nato dalla *joint venture* tra Fiat e Suzuki). Nel corso degli anni a partire dall'accordo con GM e con la nascita della divisione Powertrain sono divenute rilevanti le produzioni per OPEL Germania, ma più in generale quelle per tutti gli altri stabilimenti del gruppo in Europa (Turchia e Serbia).

Negli anni più recenti la produzioni di motori destinati a rifornire stabilimenti diversi da quelli italiani è andata ulteriormente crescendo. Nel 2017 circa il 60% circa dei 406mila motori prodotti è risultato destinato ad uno stabilimento di assemblaggio estero del gruppo FCA: in particolare

¹ Per un'analisi in chiave storica delle vicende dello stabilimento Alfa Sud di Pomigliano all'interno dell'esperienza dell'Alfa Romeo rimandiamo al contributo Pirone, Francesco; Zirpoli, Francesco (2015). «L'Alfa Romeo e l'industria automobilistica italiana». Russolillo, Franco (a cura di), *Storia dell'IRI. Un gruppo singolare*. Roma-Bari: Laterza, 5, 277-385.

per il nuovo pick-up della Fiat assemblato nel nuovo stabilimento di Goiana (Stato di Pernambuco, Brasile) (16% dei motori prodotti) dove da alcuni anni è prodotta anche la Jeep Renegade e più di recente un altro modello Chrysler; per lo stabilimento Tofas in Turchia (modelli Doblò e Nuova Tipo, circa 100mila motori per un valore pari a circa un quarto dell'intera produzione del 2017). Gli altri stabilimenti esteri interessati sono quelli di Toluca in Messico e Renjangaon in India per il modello della Compass; ancora per Esztergom (modelli Suzuki) e infine per gli Stati Uniti: produzione per il modello Wrangler nello stabilimento Chrysler di Toledo (Ohio) e per un modello Jeep nello stabilimento di Belvidere (Illinois). Va detto, tuttavia, a proposito di quest'ultime produzioni, che solo per lo stabilimento di Toledo si registra nel 2018 una produzione, in qualche modo significativa, poco più di 10mila motori pari al 4,4% dei motori finora prodotti (periodo gennaio-luglio 2018) (tabella 8.1).

Tabella 8.1 Numero motori prodotti dallo stabilimento ex FMA nel 2017 e nei primi 7 mesi del 2018 per modello e stabilimento fornito in Italia e all'estero

| Stabilimento | Paese | Modello | Alimentazione | 2017 | | 2018 | |
|----------------------------------------------------|----------|-----------|---------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| | | | | v.a. | % | v.a. | % |
| Cassino | ITALIA | GIULIA | Diesel | 14,38 | 3,5 | 8,373 | 3,6 |
| | | STELVIO | Diesel | 34,357 | 8,5 | 13,291 | 5,7 |
| | | GIULIETTA | Diesel | 21,554 | 5,3 | 14,388 | 6,1 |
| SEVEL (Chieti) | ITALIA | DUCATO | Diesel | 6,257 | 1,5 | 3,419 | 1,5 |
| Maserati (Modena) | ITALIA | ALFA 4C | Benzina | 798 | 0,2 | 470 | 0,2 |
| Melfi (Potenza) | ITALIA | RENEGADE | Diesel | 56,817 | 14,0 | 15,239 | 6,5 |
| | | 500X | Diesel | 34,687 | 8,5 | 38,424 | 16,4 |
| Totale produzione per stabilimenti italiani | | | | 168,85 | 41,5 | 93,604 | 40,0 |
| Tofas (Bursa) | TURCHIA | DOBLÒ | Diesel | 47,422 | 11,7 | 28,007 | 12,0 |
| | | TIPO | Diesel | 47,378 | 11,7 | 17,997 | 7,7 |
| Toluca | MESSICO | COMPASS | Diesel | 20,982 | 5,2 | 20,935 | 8,9 |
| Toledo (Ohio) | USA | WRANGLER | Diesel | 258 | 0,1 | 10,367 | 4,4 |
| Kragujevac | SERBIA | 500 L | Diesel | 14,438 | 3,6 | 5,4 | 2,3 |
| Esztergom | UNGHERIA | SUZUKY | Diesel | 12,811 | 3,2 | 2,583 | 1,1 |
| Ranjangaon | INDIA | COMPASS | Diesel | 25,259 | 6,2 | 13,556 | 5,8 |
| Pernambuco | BRASILE | PICK-UP | Diesel | 65,465 | 16,1 | 41,636 | 17,8 |
| Belvidere (Illinois) | USA | JEEP | Diesel | 3,651 | 0,9 | 124 | 0,1 |
| Totale produzione per stabilimenti esteri | | | | 237,664 | 58,5 | 140,605 | 60,0 |
| Totale generale | | | | 406,514 | 100 | 234,209 | 100 |

Fonte: ns. indagine diretta

8.3 La rete dei fornitori dello stabilimento ex FMA

Rispetto alle ultime rilevazioni disponibili il quadro dei fornitori dello stabilimento ex FMA di Pratola Serra risulta sempre più interessato da una provenienza della componentistica dall'estero o comunque da imprese estere attraverso le proprie filiali italiane sul territorio nazionale. Allo stesso modo la presenza di imprese locali, ubicate in Campania, si è significativamente ridotta rispetto all'inizio degli anni duemila, quando erano ancora una quindicina, a sole 3 imprese: SAPA di Arpaia in provincia di Benevento (cover motori); SIGIT di Lacedonia in provincia di Avellino (componenti plastici) e Magneti Marelli (divisione sistemi di scarico) di Caivano in provincia di Napoli.²

Nel complesso abbiamo stimato per lo stabilimento di Pratola Serra nel maggio 2018 un parco fornitori composto di 212 stabilimenti in alcuni casi riconducibili a uno stesso gruppo,³ che fanno riferimento in molti casi ad alcune delle principali imprese del settore automotive a livello internazionale o di aziende specializzate nella produzione di componenti per motori (Magneti Marelli, TRW, Bosch, Valeo, Schaeffler, Perburg, Mubea, Munn e Hummel, Mahle, Honeywell, Federal Mogul, Denso, Delphi, Dayco). La Teksid di Carmagnola (Torino) e lo stabilimento polacco, società del gruppo FCA, continuano inoltre a rifornire lo stabilimento di componenti quali basamento, albero motore, albero della distribuzione e testa cilindro.

Come scritto in precedenza l'aumento delle imprese estere o comunque delle forniture provenienti dall'estero è il dato più evidente. Si consideri che ancora nel 2003⁴ i fornitori dello stabilimento erano ancora tutti riconducibili, o nella quasi totalità, ad aziende italiane: delle 135 imprese

2 Si tratta di un aspetto già resosi evidente in occasione di una precedente rilevazione del 2010 sullo stesso parco fornitori della fabbrica. Cf. Pirone, Francesco; Morsa, Giuseppe (2010). *A motori spenti. Rapporto sulla FMA e l'industria dell'auto in provincia di Avellino*. Rapporto a stampa disponibile in rete all'indirizzo https://issuu.com/francesco.pirone/docs/rapporto_impaginato_finale_ott2010 (2018-09-12). Circa le criticità dell'indotto locale gli autori scrivevano, a questo proposito, che «Le cause del mancato sviluppo di un significativo indotto regionale sono principalmente, da una parte, la strutturale debolezza dell'imprenditoria locale e, dall'altra, l'assenza di una strategia attiva delle istituzioni diretta a stimolare la FIAT e i Global Players della componentistica automobilistica a forzare le economie di apprendimento da parte dell'impresa locale e indurre fattivamente nuove iniziative locali nell'ambito della subfornitura» (Pirone, Morsa 2010, 34).

3 Questo numero costituisce piuttosto il bacino potenziale delle imprese fornitrici. La possibilità che esista più di un fornitore per uno stesso componente va ugualmente considerata. L'universo da noi ricostruito contiene anche aziende di servizio o che effettuano lavorazioni, un numero comunque circoscritto, e quindi non unicamente aziende fornitrici di componenti.

4 Si veda, a questo riguardo, il volume a cura di Bubbico, Davide (2003). *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. Il rapporto sull'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise*. Roma: Meta Edizioni, 92-8.

censite a suo tempo nell'85% dei casi si trattava di imprese localizzate in regioni italiane del Centro-Nord, mentre le rimanenti 25 erano localizzate nel Mezzogiorno, di cui 14 in Campania (in prevalenza componenti elettromeccanici, cablaggi, cavi, viterie e bulloneria). Già in una successiva rilevazione del 2010 le imprese fornitrici salgono a circa 190, ma interamente per effetto della comparsa di imprese estere, che sono censite in 55 sulle 187 complessive (tabella 8.2).

Tabella 8.2 Stabilimenti fornitori della FCA (ex FMA) di Pratola Serra per sede e localizzazione geografica in Italia. Anni 2003, 2010 e 2018 – valori assoluti e % di colonna

| Stabilimenti | 2003 | | 2010 | | 2018 | |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % |
| Italia | 135 | 100 | 132 | 70,5 | 115 | 54,2 |
| Centro Nord | 110 | 85,5 | 110 | 83,3 | 104 | 90,4 |
| Mezzogiorno | 25 | 14,5 | 22 | 16,7 | 11 | 9,6 |
| Estero | - | | 55 | 29,5 | 97 | 45,8 |
| Totale | 135 | 100 | 187 | 100 | 212 | 100 |

Fonte: elaborazioni su ns. indagine per il 2003 e il 2018 e su Pirone e Morsa per il 2010

Una volta definito il parco degli stabilimenti fornitori sulla base delle informazioni raccolte attraverso fonti diverse e una verifica successiva relativamente alla tipologia merceologica del prodotto e la localizzazione degli stabilimenti attraverso i siti internet delle aziende e l'archivio storico della Camera di Commercio per le imprese localizzate in Italia (infoimprese.it) abbiamo definito una distribuzione degli stabilimenti e quindi delle imprese distinti principalmente tra 'aziende nazionali', 'aziende estere' e 'filiali italiane di aziende estere'. Il risultato di questa distribuzione evidenzia che le imprese nazionali costituiscono nel 2018 solo il 30% di quelle totali (212), quelle estere il 45%, mentre il restante 25% pur facendo riferimento ad stabilimenti localizzati in Italia (complessivamente 115 su 212, il 55%) fa riferimento ad aziende o gruppi societari che per effetto delle acquisizioni intervenute negli ultimi anni e meno per via della realizzazione di nuovi impianti, sono divenuti filiali di imprese estere, in alcuni casi di imprese multinazionali, o società controllate che hanno conservato la stessa ragione sociale e la propria struttura operativa (tabella 8.3).

Diversamente gli stabilimenti fornitori, in qualità di filiali di aziende italiane localizzate all'estero sono risultati solo 2 in Francia (Magnetit Marrelli e SOGEFI), 3 in Polonia (Teksid, Marpol e Eaton Automotive) e uno in Repubblica Ceca (UFI Filters).

Relativamente ai fornitori esteri il dato che abbiamo rilevato conferma la forte incidenza, come nel 2010, degli stabilimenti tedeschi e francesi: nel 2010 questi pesavano rispettivamente il 43,6% e il 20% rispetto al totale

dei fornitori esteri (55 stabilimenti nel 2010). Nel 2018 tuttavia, rispetto ai 97 stabilimenti censiti, gli stabilimenti tedeschi incidono solo per il 31% e quelli francesi solo per il 14%. Il minor peso, più che alla riduzione del numero è dovuto piuttosto all'aumento degli stabilimenti e quindi delle aziende fornitrici localizzate in altre aree continentali: il 18% delle forniture complessive interessa, infatti, uno stabilimento ubicato fuori dall'Europa Occidentale, in particolare nei Paesi dell'Europa Centro Orientale e tra questi in particolare in Repubblica Ceca e in Polonia⁵ (tabella 8.3).

La crescente internazionalizzazione delle forniture dello stabilimento FMA è dipesa da diversi fattori a partire dall'ingresso di GM con la nascita di POWERTRAIN e le forniture per l'OPEL.⁶ In questa circostanza si assiste a una prima ricomposizione dei fornitori a favore di quelli esteri, in particolare tedeschi. La valutazione circa una diversificazione delle forniture verso l'estero potrebbe essere dipesa dalla necessità di trovare competenze e produzioni di maggiore qualità o per altre ragioni maggiormente competitive sul piano dei costi. Tuttavia, va anche considerato, che nel corso degli anni, come già scritto in precedenza la platea dei fornitori esteri è andata progressivamente crescendo al pari dell'aumento delle forniture di FMA per stabilimenti di Fiat localizzati all'estero.⁷ Negli ultimi anni, infine, l'aumento delle forniture di componenti provenienti dall'estero può essere stata indotta, anche se limitatamente considerati i numeri della tabella 8.1 relativamente ai motori destinati agli Stati Uniti, dalla produzione di motori per modelli Chrysler a partire da quelli destinati ad equipaggiare le versioni diesel della Jeep Renegade assemblata nello stabilimento di Melfi, anche se verso il mercato americano le motorizzazioni sono prevalentemente benzina. Va inoltre considerata la probabile crescente condivisione di fornitori con gli altri stabilimenti di motori di FCA, nello specifico quello di Tichy in Polonia e quello di Bursa in Turchia.

5 Naturalmente uno stabilimento localizzato all'estero non necessariamente è riferibile a quel dato paese considerato che può trattarsi di stabilimenti di filiali di gruppi stranieri, come il caso delle filiali di aziende tedesche in Spagna o più frequentemente nei paesi dell'Europa Centro Orientale.

6 La produzione per la OPEL (modelli ASTRA e VECTRA), in seguito all'accordo Fiat-GM, ha avuto inizio nel 2003 ed è terminata nel 2007. Il contratto di fornitura conteneva una previsione di fornitura alla GM 200mila motori l'anno per i modelli Opel assemblati in Europa.

7 Nel 2002 gli stabilimenti interessati erano solo quelli di Belo Horizonte in Brasile e di Tofas (Bursa) in Turchia per i modelli Fiat Palio e Fiat Doblò.

Tabella 8.3 Distribuzione dei fornitori della ex FMA nel 2018 per localizzazione nazionale e indicazione di alcune delle imprese fornitrici estere – valori assoluti e % di colonna

| Paese di localizzazione dello stabilimento fornitore | v.a. | valori % | Indicazione di alcune delle imprese fornitrici localizzate all'estero |
|-------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ITALIA | 115 | 54,2 | - |
| Europa Occidentale | 59 | 27,8 | |
| GERMANIA | 30 | 14,2 | Borgwarne Esslingen, Mahle, Bosch, Mann e Hummel, Pierbourg, Reinz Dichtungs, Schaeffler, Thyssenkrupp, Witzenmann, WOCO Industrietechnik |
| FRANCIA | 14 | 6,6 | ETS Caillau, Systems France, L'Electrical France, Valeo |
| SPAGNA | 5 | 2,4 | CIE Galfor, Esslinge Systems, INFUN, Pierbourg |
| SVIZZERA | 3 | 1,4 | Ferriere di Stabio, Mubea |
| AUSTRIA | 2 | 0,9 | Miba Sinter Austria GmbH, Magna |
| BELGIO | 2 | 0,9 | Federal Mogul |
| INGHILTERRA | 2 | 0,9 | Daïdo Metal, Charter Automotive |
| OLANDA | 1 | 0,5 | Valeo |
| Europa Centro Orientale | 24 | 11,3 | |
| Rep. CECA | 7 | 3,3 | Norma Czech, Mann e Hummel, Borgwarner, UFI Filters |
| POLONIA | 6 | 2,8 | DAYCO Poland, EATON Automotive, Hutchinson Poland, MARPOL, PRO-CARS |
| SLOVACCHIA | 3 | 1,4 | Trevs Slovaka, MIBA sinter, Honeywell |
| TURCHIA | 3 | 1,4 | Nemak Izmir Dokum, Valeo Otomotiv Sistemlerlas, Flatek Kaucuk Sanayi Ticarte |
| ROMANIA | 2 | 0,9 | Honywell, Mahle |
| SERBIA | 2 | 0,9 | Norma Grupa Jugoistocna |
| UNGHERIA | 1 | 0,5 | LUK Svaria KFT |
| STATI UNITI | 6 | 2,8 | Federal Mogul, Litens Automotive, TRW |
| BRASILE | 1 | 0,5 | KSPG Automotive Brazil Ltda |
| ASIA | 7 | 3,3 | |
| INDIA | 3 | 1,4 | Varroc Engineering, Eurovalves India PVT Ltd. |
| SUD COREA | 2 | 0,9 | Fukoku Korea Ltd, Valeo Peyong HWA |
| GIAPPONE | 2 | 0,9 | Fukoku Korea Ltd, USUI Co Ltd. |
| Totale | 212 | 100,0 | |

Fonte: ns. indagine diretta

Se osserviamo, infine, la distribuzione dei fornitori italiani sul territorio nazionale, come affermato in precedenza, si evidenzia una forte riduzione delle forniture provenienti dalle regioni del Mezzogiorno. Rispetto ai 115 stabilimenti localizzati in Italia quelli situati in una regione del Mezzogiorno risultano solo 11, di cui 6 in Abruzzo (AP Automotive, DAYCO, Denso, Pierburg, SAPA e SIGIT), 3 in Campania (Magneti Marelli Caivano, SAPA, SIGIT) uno in Puglia (Magneti Marelli Bari) e uno in Molise (SATA di Pozzilli) quindi meno del 9% e meno del 5% se consideriamo l'insieme del parco fornitori (212 stabilimenti). Il Piemonte si conferma la principale regione di localizzazione: vi sono insediati la metà degli stabilimenti italiani fornitori della ex FMA (59 su 115), per circa la metà di proprietà di aziende o gruppi italiani (32) e per l'altra metà come filiali di gruppi esteri, in particolare statunitensi (9 aziende) e tedeschi (7 aziende).⁸ La seconda regione per numero di imprese localizzate è la Lombardia (15 aziende nazionali, 4 aziende statunitensi e 4 tedesche). Come è inoltre osservabile le stesse filiali o le società controllate da aziende estere sono concentrate per la metà tra Piemonte e Lombardia: 24 su 50 ed in particolare tedesche e statunitensi. Nell'insieme queste due regioni totalizzano 82 dei 115 stabilimenti fornitori della FMA, pari al 70% di quelli localizzati in Italia e a circa il 40% dell'intero parco fornitore. Le restanti 33 aziende sono distribuite tra le regioni meridionali sopra richiamate (11), l'Emilia-Romagna (8), la Liguria (1), la Toscana (1), il Trentino Alto Adige (1) e il Veneto (1) (tabella 8.4).

⁸ Si tratta di un'incidenza percentuale simile a quanto emerso nelle rilevazioni del 2003 e del 2010: in Piemonte erano concentrate rispettivamente il 49,6% e il 48,5% delle aziende; in Lombardia rispettivamente negli stessi anni il 17,8% e il 20,5%.

Tabella 8.4 Distribuzione degli stabilimenti fornitori della ex FMA per regione dell'Italia e società di appartenenza, italiana o estera. Anno 2018 – valori assoluti e %

| Localizzazione per regione dell'Italia | | | | | | |
|--------------------------------------------------------|-------------|-------------|----------------|------------|-------------|------------|
| Aziende fornitrici per Paese di riferimento | Piemonte | Lombardia | Emilia-Romagna | Abruzzo | Altre | Totale |
| società o gruppi nazionali | 32 | 15 | 6 | 2 | 10 | 65 |
| filiali di aziende estere o società controllate | 28 | 8 | 2 | 4 | 8 | 50 |
| gruppo o società tedesca | 7 | 4 | | 1 | 4 | 16 |
| gruppo o società statunitense | 9 | 4 | 1 | 1 | 1 | 16 |
| gruppo o società svizzera | 1 | | 1 | 1 | 2 | 5 |
| gruppo o società giapponese | 4 | | | 1 | | 5 |
| gruppo o società francese | 3 | | | | | 3 |
| gruppo o società svedese | 2 | | | | | 2 |
| gruppo o società indiana | 1 | | | | | 1 |
| gruppo o società malese | 1 | | | | | 1 |
| gruppo o società messicana | | | | | 1 | 1 |
| Totali | 60 | 23 | 8 | 6 | 18 | 115 |
| Totali (valori % di riga) | 52,2 | 20,0 | 7,0 | 5,2 | 15,7 | 100 |

Fonte: ns. indagine diretta

8.4 Lo stabilimento Giambattista Vico di Pomigliano: l'andamento produttivo e l'evoluzione del parco fornitori

Nel corso degli anni la rete dei fornitori dell'ex stabilimento Alfa Sud ha conosciuto significative modificazioni e una sensibile riduzione dell'indotto locale. Le prime modificazioni sono intervenute nel corso degli anni '80 dopo l'acquisizione dello stabilimento da parte di Fiat che ha operato una profonda razionalizzazione del parco fornitori e successivamente, negli anni più recenti, con il cambio di produzione e il lungo fermo dello stabilimento tra il 2008 e il 2011 che ha segnato anche il passaggio alla produzione della Nuova Panda rispetto alle produzioni storiche con marchio Alfa (le ultime vetture sono state l'Alfa 147 e l'Alfa 156).

Negli ultimi anni i volumi di produzione dello stabilimento sono cresciuti anche se sono rimasti lontani dalla capacità produttiva installata di 280mila vetture, che come sappiamo ha consentito solo ad una parte degli addetti di rientrare in produzione (circa 2.500 sui 4.500mila ancora presenti nel 2008). Nel 2016 la produzione della Nuova Panda ha raggiunto il suo picco massimo con 206mila vetture (+17% rispetto al 2015), mentre il 2017 si è chiuso con circa 205mila vetture (-1,2% rispetto al 2016). Nel 2013, secondo anno di produzione del nuovo modello, la produzione era stata di 148mila vetture.

Il passaggio ad una produzione a più basso valore aggiunto rispetto ai modelli Alfa prodotti prima del fermo dello stabilimento ha certamente contribuito a un ridisegno della mappa dei fornitori e ad una ulteriore razionalizzazione di quelli presenti in Campania. Dal 2012 le forniture provenienti dall'estero, e dalla Polonia in particolare dove la Panda era prodotta (dopo il trasferimento da Torino), hanno avuto un peso crescente se guardiamo i dati dell'import-export di componenti e motori considerato che ancora oggi la maggior parte di quest'ultimi provengono dallo stabilimento FCA Powertrain Poland di Bielsko Biala⁹ dove sono prodotti il Multijet 1.3 (dal 2003) e il Twin Air 0,09 litri (dal 2010). Nel 2017 la produzione di motori dello stabilimento polacco è stata di quasi 390mila motori¹⁰ a fronte di un'occupazione di 1.150 addetti.

Nel 2008 le aziende fornitrici di primo livello ubicate in Campania erano 24 distribuite principalmente tra aziende produttrici di componenti meccaniche (stampaggi e assemblaggi); aziende produttrici di materie

9 Sul riavvio produttivo dello stabilimento si rimanda al rapporto di Bubbico, Davide; Pirone, Francesco (2011). *Fabbrica Italia Pomigliano e l'indotto campano di primo livello. Dalle forniture per i modelli Alfa Romeo a quelle per Fiat Nuova Panda*. Rapporto a stampa disponibile in rete all'indirizzo https://issuu.com/francesco.pirone/docs/rapporto_nuovapanda_2011_definitivo (2018-09-12).

10 Dal 2003 questo impianto ha prodotto più di 7mln di motori per gli stabilimenti FCA di Tichy, Torino, Melfi, Pomigliano, Kragujevac (Serbia), Tofas (Turchia) e Betim (Brasile).

plastiche; aziende produttrici di componenti in fibra, tessuto non tessuto, cablaggi. Altre imprese erano, come ancora oggi, produttrici per gli altri stabilimenti dell'ex gruppo FIAT (Cassino piuttosto che Melfi e in parte SEVEL). Queste imprese, in particolare quelle insediate in provincia di Caserta, piuttosto che quelle insediate tra le province di Avellino e Napoli, sono risultate spesso fornitrici rispettivamente degli stabilimenti di Cassino e Melfi. Si tratta di forniture ancora oggi esistenti ma che coinvolgono un numero ancora più limitato di imprese.¹¹ Come vedremo più avanti, l'ulteriore riduzione del numero dei fornitori presenti in Campania ha dovuto fare i conti anche con la crisi e la conseguente chiusura di alcune aziende, in particolare piccole imprese di matrice locale, mentre si sono drasticamente ridotti gli investimenti di aziende estere. In altri casi ancora è risultato in atto un processo di ridimensionamento della capacità produttiva conseguente alla riduzione dei volumi produttivi degli stabilimenti FCA in Italia. Altro fattore da tenere in considerazione è che tranne in pochi casi le aziende locali dell'automotive presentano un basso livello di diversificazione produttiva, motivo per cui anche la contrazione della produzione automobilistica dello stabilimento di Pomigliano, ma più in generale degli stabilimenti dell'ex gruppo Fiat, ha finito per incidervi maggiormente. Un numero ridotto di imprese ha invece mantenuto nel corso degli anni forniture per i gruppi esteri francesi (PSA e Renault) piuttosto che per quelli tedeschi (Mercedes e BMW). Va detto tuttavia, che in molti casi, si è tratta di filiali di gruppi multinazionali con stabilimenti in Campania che sono stati comunque interessati marginalmente da queste commesse. Altra questione ancora, ma che non tratteremo qui, riguarda la chiusura dello stabilimento Irisbus di Valle Ufita (Avellino) e la drastica riduzione delle attività dell'indotto locale, anche se una parte rilevante di questo era, come per gli altri stabilimenti di assemblaggio di Fiat localizzati in Campania, presente principalmente nel Nord Italia e precisamente nell'area di Vittorio Veneto. Ugualmente rilevante è stato in Campania il processo di razionalizzazione e di riduzione dei siti e degli addetti del gruppo Magneti Marelli presente con diversi stabilimenti dediti alla produzione di componenti plastici.

11 Si rimanda, a questo riguardo, per un approfondimento al capitolo 5 della precedente edizione di questo rapporto a firma dell'autore. Bubbico, Davide (2017). *Il settore della componentistica auto nel Mezzogiorno. Un'analisi esplorativa degli indotti locali degli stabilimenti centro-meridionali di assemblaggio finale di FCA*. Venezia: Ca' Foscari Edizioni, 173-98. DOI 10.14277/6969-193-5/RIIA-2-5.

8.5 La rete dei fornitori dello stabilimento Giambattista Vico

L'incrocio tra fonti diverse, osservazione diretta sul campo, notizie e comunicati stampa e interviste con testimoni privilegiati, ci ha permesso alla fine del 2017 di giungere a una definizione del parco fornitore dello stabilimento di Giambattista Vico di Pomigliano stimabile in poco più di 360 stabilimenti riconducibili a circa 300 aziende se consideriamo la presenza di stabilimenti o aziende appartenenti a uno stesso gruppo. Si pensi, ad esempio, al caso dei gruppi campani SAPA, PROMA o ADLER, piuttosto che al gruppo STOLA o alla stessa Magneti Marelli. Il dato che abbiamo appena fornito, come in precedenza quello per FMA, dovrebbe rappresentare una fotografia abbastanza prossima alla realtà, e per tale ragione ci consente, in qualche modo, di stimare un quadro sufficientemente indicativo dell'attuale localizzazione geografica e composizione del parco fornitore dello stabilimento di Pomigliano.

Nel complesso stimiamo che le aziende fornitrici (incluse quelle fornitrici di utensili e attrezzistica, che erogano servizi di pulizia degli impianti o che effettuano lavorazioni meccaniche di precisione, ecc.) localizzate in Italia ammontano a circa 300, mentre quelle localizzate all'estero dovrebbero risultare circa una sessantina. Tra quelle localizzate in Italia poco più di 200 farebbero riferimento ad aziende nazionali e poco meno di 90 sarebbero invece riconducibili a imprese a controllo estero o perché nel frattempo acquisite da aziende del settore o perché filiali in seguito a investimenti diretti: rispettivamente il 70% e il 30% delle aziende ubicate in Italia, il 57,3% e il 25,4% se consideriamo il complesso dei fornitori, tra italiani ed esteri, stimati in circa 360 (tabella 8.5).

Tabella 8.5 Distribuzione dei fornitori dello stabilimento FCA di Pomigliano per localizzazione. Anno 2018 – valori assoluti e valori % di riga

| | Stabilimenti italiani di gruppi o aziende nazionali | Stabilimenti italiani di gruppi o aziende estere | Stabilimenti esteri di gruppi esteri | Stabilimenti esteri di gruppi italiani | Totale |
|------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|--------|
| v.a. | 205 | 91 | 58 | 4 | 358 |
| % | 57,3 | 25,4 | 16,2 | 1,1 | 100 |

Fonte: ns. indagine diretta

Gli stabilimenti fornitori localizzati in Italia, come già osservato in precedenza per lo stabilimento ex FMA sono presenti principalmente in Piemonte e in Lombardia: rispettivamente 145, di cui 131 nella sola provincia di Torino, e 57, di cui 27 in provincia di Milano. Si tratta di imprese che incidono sul totale dei fornitori localizzati in Italia rispettivamente per il 49% e il 19% se consideriamo l'intero Piemonte e l'intera Lombar-

dia, e il 42% e il 9% se consideriamo solo le province di Torino e Milano. In questo contesto va da subito evidenziato che gli stabilimenti localizzati in Campania si sono ridotti a 16 (7,1% di quelli localizzati in Italia), circa la metà dei 39 localizzati nel Mezzogiorno (Lazio compreso) che incidono per il 13% tra gli stabilimenti fornitori presenti in Italia (tabella 8.6).

Tabella 8.6 Distribuzione dei fornitori dello stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco nel 2018 localizzati in Italia per regione e per gruppo nazionale di controllo (italiano o estero) – valori assoluti e % di colonna e di riga

| Regioni Italiane | Stabilimenti di gruppi o società italiani | | | Stabilimenti/filiali o sotto controllo di gruppi o imprese estere | | | | | | Totale generale | |
|-------------------------|-------------------------------------------|------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|------------|------------------------------|-------------------------|-----------------|------------|
| | Italia | Stabilimenti Magneti Marelli | Totale Italia | Totale estero | Germania | Stati Uniti | Giappone | Altri Europa Occidentale (*) | Altri extraeuropei (**) | v.a. | % |
| Piemonte | 95 | 7 | 102 | 43 | 15 | 13 | 5 | 9 | 1 | 145 | 49,0 |
| Lombardia | 31 | 1 | 32 | 25 | 10 | 6 | 2 | 2 | 5 | 57 | 19,3 |
| Campania | 14 | 2 | 16 | 5 | 1 | 2 | | | 2 | 21 | 7,1 |
| Abruzzo | 10 | 1 | 11 | 3 | | 1 | 2 | | | 14 | 4,7 |
| Emilia-Romagna | 9 | | 9 | | | | | | | 9 | 3,0 |
| Lazio | 9 | 1 | 10 | 3 | 1 | | 2 | | | 13 | 4,4 |
| Veneto | 8 | | 8 | 3 | | 1 | | 2 | | 11 | 3,7 |
| Basilicata | 3 | 2 | 5 | | | | | | | 5 | 1,7 |
| Umbria | 3 | | 3 | 1 | 1 | | | | | 4 | 1,4 |
| Molise | 2 | | 2 | | | | | | | 2 | 0,7 |
| Toscana | 2 | | 2 | 2 | | | | 2 | | 4 | 1,4 |
| Friuli Venezia Giulia | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 0,3 |
| Marche | 1 | | 1 | 1 | | | | 1 | | 2 | 0,7 |
| Liguria | 1 | | 1 | 2 | 1 | 1 | | | | 3 | 1,0 |
| Puglia | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 0,3 |
| Trentino Alto Adige | | | | 3 | 2 | | | 1 | | 3 | 1,0 |
| Val d'Aosta | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | 0,3 |
| Totali | 191 | 14 | 205 | 91 | 31 | 24 | 11 | 17 | 8 | 296 | 100 |
| Valori % di riga | | | 69,3 | 30,7 | 10,5 | 8,1 | 3,7 | 5,7 | 2,7 | 100 | |

Fonte: ns. indagine diretta. (*) Comprende Austria, Belgio, Francia, Inghilterra, Olanda, Spagna, Svezia, Svizzera; (**) Comprende Canada, Cina, Corea del Sud, India, Malesia

La forte concentrazione tra Lombardia e Piemonte non rappresenta da questo punto di vista una novità, a maggior ragione se consideriamo la concentrazione degli stabilimenti a controllo estero (in particolare tedeschi e statunitensi) in queste due ragioni. Più in generale, 3 stabilimenti su 4 tra filiali o aziende controllate da gruppi esteri sono localizzati tra Piemonte e Lombardia, si sale a 4 su 5 se lo stabilimento in questione è tedesco o statunitense. Sempre in generale le imprese estere localizzate in Italia o quelle che riforniscono direttamente da stabilimenti ubicati fuori dall'Italia sono associabili in molti casi alle produzioni a più alto valore aggiunto, soprattutto per ciò che riguarda le componenti elettroniche o elettromeccaniche (in particolare tedesche e giapponesi).

I 62 stabilimenti stimati localizzati all'estero sono concentrati tra Germania, Francia e Cina: rispettivamente 24, 18 e 11. Va aggiunto che gli stabilimenti localizzati in Polonia e in generale nell'Europa Centro Orientale sono risultati del tutto assenti, fatta eccezione per uno stabilimento polacco del gruppo austriaco Magna e dello stabilimento di motori di FCA Poland (tabella 8.7).

Tabella 8.7 Distribuzioni dei fornitori esteri dello stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco per Paese e indicazione di alcune delle principali aziende

| Paese | n. stabilimenti | Indicazione di alcune delle aziende estere che riforniscono lo stabilimento |
|---------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Germania | 24 | Bosch, ZF, FTE Automotive Systems, Peiker Acoustic, FTE Automotive, Reinz Dichtung, KAMAX, BOSF |
| Francia | 18 | Valeo, SOGEFI, Norma France, Antolin, ETS Caillau |
| Cina | 11 | Fuyao Group Shangai, Tek Automotive Shanghai, Shanghai automobile air; Kostal, Nantong Tongrun |
| Belgio | 3 | Sensor-Nite; Nitto Europe |
| Inghilterra | 2 | GKN driveline, TRW |
| Austria | 1 | Magna Powertrain |
| Brasile | 1 | Borrachas |
| India | 1 | Osho Tolls PVT |
| Polonia | 1 | Magna Automotive |
| Totali | 63 | |

Fonte: ns. indagine diretta

8.6 L'indotto automotive regionale: il caso dei gruppi SAPA, PROMA e ADLER

Nel quadro di una sostanziale riduzione delle imprese del settore automotive in Campania e di un'assenza di investimenti da parte di gruppi esteri, nel corso dell'ultimo decennio sono venuti emergendo almeno 3 gruppi societari riconducibili a imprenditori campani, che per effetto di acquisizioni di aziende o stabilimenti sul territorio nazionale e all'estero (anche con la creazione di nuovi stabilimenti) sono divenuti delle realtà piuttosto solide del settore automotive, in alcuni casi con rilevanti proiezioni internazionali come nel caso del gruppo Adler Plastic, soprattutto dopo l'acquisizione della tedesca Hp Pelzer nel 2013, e del gruppo PROMA. I gruppi in questione sono il gruppo Adler Plastic con sede centrale ad Ottaviano, in provincia di Napoli, che oggi controlla al 100% la Adler Pelzer Group GmbH con sede a Witten in Germania, gruppo specializzato nella produzioni di insonorizzanti, interni e componenti plastici; il gruppo SAPA con sede ad Arpaia in provincia di Benevento, specializzato nello stampaggio di componenti plastici per interni e cover motori e il gruppo PROMA con sede a San Nicola la Strada in provincia di Caserta (sottogruppi scocca, struttura sedile, sistemi per autotelaio, traverse assorbimento urto, cerniere e serrature). Si tratta nel complesso di 3 gruppi, il cui fatturato complessivo ammonta oggi a circa 2,6mld di €, con 95 stabilimenti (di cui 34 in Italia) e circa 19mila dipendenti (di cui circa 4mila in Italia) (tabelle 8.8 e 8.9).

Tabella 8.8 I gruppi SAPA, ADLER e PROMA per numero stabilimenti, addetti e fatturato.
Anno 2018 – valori assoluti

| Gruppi | n. stabilimenti | | | n. dipendenti | | | Fatturato (mln di €) |
|---------------|-----------------|-----------|-----------|---------------|------------|-------------|----------------------|
| | TOTALE | ITALIA | ESTERO | TOTALE | ITALIA | ESTERO | |
| SAPA | 10 | 9 | 1 | 1,4 | 1,1 | 300 | 300.000.000 |
| ADLER | 64 | 11 | 53 | 13 | 2,5 | 11,5 | 1.500.000.000 |
| PROMA | 21 | 14 | 7 | 3,9 | 1,5 | 2,4 | 750.000.000 |
| TOTALI | 95 | 34 | 61 | 18,3 | 5,1 | 14,2 | 2.550.000.000 |

Fonte: ns. indagine diretta. I dati riportati sono stati ricostruiti dai siti internet dei gruppi e su altre fonti

Tabella 8.9 Localizzazione degli stabilimenti italiani dei gruppi SAPA, PROMA e ADLER e principali clienti

| Gruppi | Stabilimenti | Clienti |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SAPA S.p.a. Arpaia (Benevento) | SAPA spa (Arpaia e Forchia BN); Plast Melfi s.r.l. (Melfi, Pz); Robotech s.r.l. (Gissi, Ch); Sapa Plant (Moncalieri, To); SELMAT Automotive (Sant'Antonio di Sua, Torino), Martinplast (San Martino Alfieri, Asti), SELMAT veicoli speciali (Dronero, Cuneo), HCM (Rosta, Torino) | FCA, Yangfeng, Grupo Antolin, CNHI, Ferrari, Lear, Maserati, Volkswagen, MOPAR, Porsche, SEAT, Skoda, Rolls Roys, Aston Martin, BMW, Lamborghini |
| PROMA S.p.a. San Nicola la Strada (Caserta) | PROMA S.p.A. Magnano Montelungo e San Nicola la Strada (Caserta); Atessa 1 e Atessa 2 (Chieti), Umbertide 1 e Umbertide 2 (Perugia); PROMA S.S.A. s.r.l. Pozzilli (Isernia); Grugliasco (Torino); Melfi (Potenza); LIMA sud s.r.l. Pianodardine (Avellino); Lifi s.r.l. Lombardore (Torino); PCM Automotive s.r.l. Bruino (Torino) e Melfi (Potenza); Bem Vautier S.p.A. Caivano (Napoli) | FCA (Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Chrysler), Lamborghini, Iveco, Maserati, FORD, Lear Johnson Controls, Grupo Antolin, Isringhausen, OPEL, Volkswagen, Magenti Marelli, Piaggio, Renault, Ferrari, Suzuki, Faurecia, Peugeot |
| Adler Plastic S.p.A. Ottaviano (Napoli) | Adler Plastic, Ottaviano (Napoli); Airola (Benevento); Virle Piemonte (Torino); Tecno Tessile Adler s.r.l., Airola (Benevento); Tecnofibre s.r.l., Morra de Santis (Avellino) | FCA, Ferrari, Opel, Porsche, Audi, Tesla, Abarth, Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, Bmw, Citroen, Chrysler, Ferrari, Fiat, Ford, General Motors, Hyundai, Kia, Lancia, Maserati, Nissan, Opel, Peugeot, Pininfarina, Porsche, Renault, Saab, Sevel, Sovab, Suzuki, Tata, Tofas, Toyota, Volkswagen e Volvo. Per il comparto truck, agri e movimento terra: Daimler, Cnh, Iveco; per l'indotto auto: Delphi, Denso, Faurecia, Jci, Lear, Bosch, Magneti Marelli. Azimut, Electrolux, Trenitalia, saune Duval, Sparco e Saratoga, per il settore avio e treni: Agusta, Alenia, Boeing, Bombardier |
| Adler Pelzer Group GmbH Witten (Germania) | Adler Pelzer Cassino (Frosinone); Acerra (Napoli); Pozzili, (Isernia); Pesaro, Marano Vicentino (Vicenza), Villastellone (Asti), Pianfei (Cuneo) | |

Fonte: ns. indagine diretta

Mentre il gruppo Adler ha assunto ormai il profilo di una holding internazionale, dopo l'acquisizione di Pelzer, il gruppo SAPA ricalca ha una più tradizionale conduzione familiare anche dopo la scomparsa del fondatore dell'azienda, impresa nata negli anni '70 per fornire in particolare componenti plastici per il settore degli elettrodomestici, produzioni oggi non più in essere. Il gruppo PROMA è guidato, invece, da un

proprietario con diverse esperienze manageriali in aziende del settore.

L'origine del gruppo SAPA risiede nell'attività di famiglia dedita alla produzione in serie di infissi in legno, che originariamente erano prodotti di forma artigianale prima di passare a una produzione di serie di tipo industriale. Le attività legate al settore della plastica hanno inizio nel 1974 con la Simeg S.r.l. dedita ai processi galvanici, attività che prosegue e che si trasforma nel 1995 con la PLASTCLAUDIO S.r.l. dedita allo stampaggio di materie plastiche per il settore auto e degli elettrodomestici.

Dieci anni dopo, nel 2005, l'azienda diventa fornitore diretto di FIAT con l'acquisizione della Lucchesi s.r.l. che opera sempre nel campo dello stampaggio plastica. In questo modo la produzione del gruppo si concentra interamente sul settore auto venendo meno le produzioni per quello degli elettrodomestici (il fatturato ha nel frattempo raggiunto i 40mln di €). Nel 2007 è la volta dell'acquisizione della Robotech S.r.l. (completata nel 2009) con lo stabilimento di Gissi in provincia di Chieti che occupa 120 dipendenti. La nascita del gruppo SAPA avviene nel 2009 quando il gruppo PLASTCLAUDIO trasferisce il proprio ramo industriale nel gruppo controllato da Adler SAPA oggi SAPA che diviene la holding del gruppo che controlla SAPA e Robotech. Nel 2010 viene inaugurato lo stabilimento di Tichy in Polonia, al momento l'unico stabilimento estero del gruppo. Nel 2011 SAPA entra a far parte dei fornitori del gruppo Volkswagen e nel 2013 di Chrysler, con l'acquisizione dello stabilimento ex Zanini di Melfi che produce nello specifico passa ruota. Nel 2016 SAPA diventa SAPA Automotive Parts and Application specializzandosi ulteriormente nella produzione di componenti plastici per l'area motore e l'interno vettura; nello stesso anno viene inaugurato anche un secondo nuovo stabilimento a Sosnowiec in Polonia.¹² Nel 2017 il gruppo acquisisce il 100% di Brigoni S.p.a.,¹³ portando il fatturato a circa 180mln di € e più recentemente (agli inizi di agosto del 2018) il 100% del gruppo SELMAT,¹⁴ operazione che consente di salire in questo modo a un fatturato complessivo di 300mln di € considerato che solo 107 è la parte attribuibile a SELMAT. L'acquisizione di quest'ultimo gruppo¹⁵ con i suoi 4

12 Sempre nel 2016 SAPA entra a far parte del progetto ELITE di Borsa Italiana.

13 Brigoni, precedentemente detenuta da Brima Plast S.a.s., è un'azienda operante nel settore dello stampaggio delle materie plastiche e nello stampaggio a iniezione della gomma e della plastica con sede a Moncalieri (Torino). Al momento dell'acquisizione contava su un fatturato di 42mln di € e su circa 150 dipendenti nello stabilimento di Moncalieri.

14 Specializzato nella produzione di componenti per interni ed esterni di autoveicoli commerciali e industriali, aveva al momento dell'acquisto 4 stabilimenti in Piemonte con 550 addetti con una produzione destinata per il 50% all'export.

15 L'operazione di acquisizione, che ha previsto la costituzione di una newco in cui sono stati conferiti 4 rami d'azienda operativi nel settore automotive del Gruppo SELMAT e quindi l'acquisto delle quote di newco da parte di SAPA, è stata finanziata in parte con risorse proprie e in parte con un mix di debito bancario ed emissione di obbligazioni.

stabilimenti piemontesi¹⁶ ha permesso a SAPA di entrare nelle forniture di Rolls Roys, Aston Martin oltre che di BMW, anche se il Gruppo SELMAT è specializzato nella produzione di componentistica per interni ed esterni ugualmente per veicoli commerciali e industriali e le macchine agricole.

Oggi SAPA è un gruppo con 10 stabilimenti tra l'Italia e la Polonia, 1.700 dipendenti e 300mln di fatturato, specializzato nella produzione di componenti plastici per il settore auto attraverso attività di stampaggi a iniezione, decorazioni e verniciatura per la realizzazione di: cover motori, parti interne in plastica o plastica rivestita per interni (montanti anteriori e posteriori, mensole, mostrine, batticalcagno, portellone bagagliaio, componenti plancia, gruppi maniglie apriporta, maniglia rallentata); parti esterne in plastica o plastica verniciata (coppe ruote, passaruota anteriore/posteriore, leva apriporta). Nel giugno 2018 l'azienda ha, infine, modificato la sua ragione sociale passando da S.r.l. a S.p.a.

Un reparto aziendale di SAPA è dedicato alle attività di R&S e allo sviluppo di soluzioni uniche e brevettate per rendere meno pesanti e meno costosi i componenti auto. SAPA è riuscita, in questo modo, a produrre un componente non solo meno costoso, ma anche più leggero, adattandosi alle direttive sempre più stringenti sul peso delle auto. In questo quadro l'azienda ha brevettato il metodo One-Shot®.¹⁷ Più recentemente SAPA ha ricevuto dalla Porsche una commessa pluriennale per la produzione di parti plastiche della Mission E, una sportiva a emissioni zero il cui lancio sul mercato è previsto nel 2020.

Il gruppo ADLER Plastic si è affermato negli ultimi anni come una delle aziende leader nei sistemi di comfort acustico e termico e soluzioni per l'arredamento interno degli autoveicoli. Con sede ad Ottaviano in provincia di Napoli ha tra i suoi clienti, tra gli altri, FCA, Ferrari, Opel, Porsche, Audi. Recentemente Adler Plastic ha stretto anche accordi con la Tesla Motors. Soprattutto dopo l'acquisizione della tedesca Pelzer nel 2013, il gruppo è presente ormai in 22 Paesi, con 63 stabilimenti (di cui 53 riconducibili alla Pelzer) e 13mila dipendenti (più di 10mila riconducibili a Pelzer) e un fatturato che nel 2018 dovrebbe raggiungere il miliardo e mezzo di €.

L'azienda prende origine da una piccola impresa dedita alla lavorazione del poliuretano per l'imbottitura di cuscini, divani e poltrone da parte del capostipite per spostarsi successivamente sulle lavorazioni dello stesso materiale per il settore auto, a partire dalle prime forniture per lo stabilimento Alfa di Pomigliano nel 1993 dopo aver concluso un rapporto di fornitura con

16 SELMAT Automotive (Sant'Antonio di Sua, Torino), Martinplast (San Martino Alfieri, Asti), SELMAT veicoli speciali (Dronero, Cuneo), HCM (Rosta, Torino).

17 Questo metodo consente di trasformare la plastica in componente finito in una sola isola produttiva, in un'unica fase, senza pezzi di scarto. A questo proposito l'azienda ha sviluppato un reparto interno di 'Ingegneria dell'Innovazione' che, in collaborazione con le Università di Napoli, Salerno e Cracovia, sviluppa e brevetta tecnologie come il metodo One-Shot®.

il gruppo Fiat nel 1992. Nel 1996 nascono Adler Polska e Adler Brasil, nel 2001 Prisma Adler in Turchia, mentre nel 2003 Adler rileva dalla statunitense Lear Corporation gli stabilimenti polacchi e quelli di Villastellone in provincia di Torino. Nello stesso anno diventa fornitore di Suzuki e OPEL. Nel 2006 nasce la divisione plastica e viene avviata la produzione di tappeti e rivestimenti baule. Nel 2007, rileva sempre dalla Lear Corporation 3 stabilimenti italiani, specializzati in interni vettura e avvia la produzione di componenti insonorizzanti in Brasile. Nel 2008 nasce Adler France con sede a Fontaine. Nel 2009 nasce Intea s.r.l. e nel 2013 Adler rileva il 100% del capitale di Hp Pelzer con i suoi 53 stabilimenti (oggi Adler Group detiene il 100% di Adler Pelzer Holding GmbH). Nel 2013 attraverso la società Tecno tessile Adler s.r.l. il gruppo ha avviato, invece, la produzione nello stabilimento di Airola in provincia di Benevento del telaio in fibra di carbonio dell'Alfa Romeo C4 (vettura assemblata presso lo stabilimento Maserati di Modena). Oggi la Adler da Airola produce, oltre ai telai e ad altri componenti in fibra di carbonio, i sistemi di insonorizzazione e le moquet per le auto utilizzando come materia prima al 100% il pet delle bottiglie riciclate. Più di recente, agosto 2018, Adler ha annunciato l'ingresso nel proprio capitale (con una quota del 28%) del Fondo Strategico Italiano (FSI),¹⁸ fondo partecipato da Cassa Depositi e Prestiti. Il gruppo ha avviato, anche una parziale diversificazione della produzione entrando nella linea del bedding (prodotti per la linea letto)¹⁹ con il marchio Eki e nel fashion con la linea Abarth Tales. L'attività di R&S interessa attualmente il 4% del fatturato annuo ed è organizzata su 7 centri di ricerca che impiegano circa 150 addetti.²⁰

Tra il 2013 e il 2015, dopo l'acquisizione della Pelzer, il nuovo gruppo ha proceduto all'apertura di 5 nuovi stabilimenti in Cina e ad Athens negli Stati Uniti, incrementando significativamente la collaborazione con le case automobilistiche asiatiche. Nel 2014 si è proceduto all'integrazione industriale tra i due gruppi degli stabilimenti esteri di Adler in Polonia, Francia, Turchia e Brasile dove nel 2015 è stato aperto un nuovo stabilimento nello stato di Pernambuco, come parte dell'indotto di primo livello del nuovo

18 Nell'ambito della partnership, FSI potrà investire fino a 200mln di €, in parte immessi al *closing*, in parte come pagamento differito e in parte potenzialmente disponibili per rafforzare ulteriormente la posizione competitiva del gruppo nel settore.

19 In questo quadro si inserisce lo stabilimento Tecnofibre s.r.l. del gruppo Adler, a Morra de Santis in provincia di Avellino, che dal 2005 impiega circa una trentina di addetti impegnati nello sviluppo con Silverttech s.r.l. di Lecce (società Spin-Off del Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento), di una tecnica innovativa di trattamento di fibre e tessuti nano antimicrobici per il settore ospedaliero. Lo stabilimento avrebbe tuttavia anche delle produzioni per gli indotti di Melfi e Pomigliano.

20 L'azienda ha depositato circa 35 brevetti che riguardano nuovi prodotti, nuove composizioni poliuretatiche, metodi di stampaggio e realizzazione alloggiamenti air bag.

stabilimento FCA di Goiana. In tempi più recenti (giugno 2017) il gruppo Adler Pelzer ha acquistato uno stabilimento in Inghilterra e ha inaugurato un nuovo stabilimento a Bratislava in Slovacchia con sede all'interno del CTPark Devínska Nová Ves, nel polo produttivo del Gruppo Volkswagen.²¹ Lo stabilimento nato con 100 dipendenti, e che dovrebbe raggiungere a regime i 400 addetti, è dedicato alla produzione di componenti per modelli del gruppo Volkswagen, quali Audi A4, Tuareg e Porsche Cayenne. Nel marzo 2018 il gruppo ha inaugurato, infine, un nuovo stabilimento a Port Huron (Michigan) negli Stati Uniti, mentre l'anno prima è stato scelto come fornitore dell'anno 2017 da GM.

Attualmente l'azienda sviluppa e produce per l'industria del trasporto, utilizzando in modo innovativo poliuretani, poliolefine, polipropilene e polivinile. Al settore auto ha affiancato, negli ultimi anni, quella per il settore treni e navi con la progettazione di interni con pannelli fonoassorbenti, ma si tratta tuttavia di un'attività ancora marginale. Negli anni, Adler Plastic ha imboccato sostanzialmente due direzioni di crescita: la prima nello sviluppo di centri di innovazione, come quello aperto ad Airola, in provincia di Benevento, per la produzione di componenti in fibra di carbonio; la seconda tramite acquisizioni, come quella di HP Pelzer nel 2009. In anni più recenti, si è assistito, inoltre, a un'ulteriore parziale diversificazione produttiva con l'inizio di forniture per il settore avio che vede interessate alcune delle principali aziende del settore, italiane ed estere (Agusta, Alenia, Boeing e Bombardier).

Il gruppo PROMA nasce in provincia di Caserta nel 1980 con il primo stabilimento di stampati metallici per l'industria dell'auto (martinetti). A metà del decennio nasce e viene commercializzata la prima linea di prodotto automotive di martinetti di sollevamento e sono depositati i primi brevetti internazionali a supporto delle innovazioni introdotte; negli stessi anni le unità produttive del gruppo aumentano a 4 in provincia di Caserta. Negli anni '90 PROMA incrementa la sua quota di mercato ed il suo parco clienti automotive aumentando contestualmente le capacità produttive di stampaggio ed assemblaggio. Questo decennio coincide anche con la prima internazionalizzazione attraverso l'apertura di una unità produttiva in Marocco (Casablanca). A quest'ultima si aggiunge, poco dopo, un altro stabilimento in provincia di Avellino specializzato nella produzione di cerniere e serrature ed uno stabilimento dedicato alla produzione di contenitori metallici. I primi anni 2000 vedono il consolidamento della divisione strutture sedili auto con l'acquisizione degli stabilimenti metalmeccanici meridionali di Melfi e di Pozzilli dalla Lear Corporation.²² L'internazionaliz-

21 Sono 13 gli stabilimenti di Adler presenti in aree di produzione del gruppo Volkswagen.

22 Ad una iniziale terziarizzazione da parte della Lear di queste attività (nel caso di Melfi dell'ossatura del sedile) ha fatto seguito la completa acquisizione del sito produttivo.

zazione del gruppo procede negli stessi anni con l'apertura di stabilimenti operativi in Spagna (Saragozza), Francia (Gien) e Polonia (Tychy). Nel 2007 viene inaugurato il Centro di Ricerche di Caserta a supporto delle attività di progettazione e sviluppo del gruppo. Nel 2010 viene siglata una partnership con il gruppo Matcor-Matsu per lo sviluppo delle attività nel Nord America. Nel maggio 2011 viene avviata la costruzione dello stabilimento in Serbia (Kragujevac) in partnership con il gruppo Magnetto. All'inizio del 2012 PROMA ha iniziato le sue attività industriali in Brasile a Betim (Minas Gerais)²³ e successivamente a Goiana (Pernambuco) ed in Messico (Saltillo). Nel 2017 è stato inaugurato, infine, il nuovo sito produttivo di Cordoba in Argentina. I programmi di espansione del Gruppo nel medio termine prevedono l'espansione in Nord America (2018) ed in Cina (2020).

Il gruppo conta oggi complessivamente 23 stabilimenti di produzione²⁴ inclusi due centri di R&S²⁵ e circa 3.900 dipendenti e un fatturato di 750mln di € (erano 300 nel 2008). Tre le divisioni aziendali di cui si compone il gruppo PROMA sono Engineering & Development (area chassis, body and operating modules); testing e prototipazione; costruzione stampi (stabilimento di Umbertide in provincia di Perugia e presso la controllata GPN TOOLS di Tichy). Agli stabilimenti della divisione PROMA SSA fanno invece riferimento le attività di stampaggio e assemblaggio di componenti di carrozzeria.

Nel complesso i 3 gruppi di cui abbiamo richiamato qui alcune caratteristiche essenziali rappresentano un'eccezione rispetto al quadro del settore automotive meridionale, soprattutto perché si tratta di aziende che seppur legate al tradizionale indotto Fiat, a partire dallo stabilimento di Pomiigliano, hanno progressivamente ampliato il proprio portafoglio clienti e la propria capacità produttiva, in Italia e all'estero. Si tratta, infatti, di uno di quei pochi casi in cui aziende meridionali hanno provveduto all'acquisizione di aziende centro-settentrionali, all'apertura di stabilimenti all'estero e ad importanti operazioni di acquisizione fusione con altri grandi produttori esteri. La stessa rilevanza assunta dalle attività di R&S rappresenta un fattore di non poco conto nel quadro di un tessuto caratterizzato invece prevalentemente da imprese estere o 'locali' dedite ad attività di natura esclusivamente manifatturiera. Come abbiamo, tuttavia, osservato si trat-

23 Le attività di internazionalizzazione in Brasile hanno avuto il supporto di SACE e SIMEST, attraverso un finanziamento da 8mln per l'espansione del gruppo nella Regione. Il gruppo PROMA ha poi beneficiato di un aumento di capitale pari a 11mln da parte di SIMEST, attraverso l'acquisizione di una partecipazione azionaria. SACE ha sostenuto anche i piani di sviluppo internazionale di PROMA in Serbia e Polonia.

24 La capacità produttiva complessiva di tutti gli stabilimenti comprende 160 presse di stampaggio, 580 impianti di saldatura, 1.200 robot e 8 impianti di verniciatura.

25 Il centro Ricerca a supporto delle attività di progettazione e sviluppo del Gruppo con sede a Caserta è stato inaugurato nel 2007. Sono oltre 20 i brevetti internazionali depositati.

ta anche di una crescita che è avvenuta principalmente per il tramite di acquisizione di realtà produttive già esistenti e meno per la creazione di nuovi siti produttivi in Campania, piuttosto che nel resto del Mezzogiorno.

8.7 Il crescente peso della componentistica estera e i valori dell'import-export delle province di Napoli e Avellino

Abbiamo già descritto nei paragrafi precedenti il crescente peso delle forniture provenienti dall'estero, anche se guardando essenzialmente al numero delle imprese coinvolte e alla loro distribuzione geografica. Qualche indicazione in più circa il valore di queste importazioni proviene dall'analisi dei valori dell'import-export della categoria merceologica 'CL293 parti ed accessori per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 2007)' che sulla base dei dati resi disponibili dall'ISTAT attraverso il sistema-dati coeweb sul commercio estero, mostra una significativa concentrazione delle importazioni in provincia di Avellino da 4 Paesi dell'Europa occidentale e da altri 5 dell'Europa Centro Orientale. Va, tuttavia, precisato che i dati di seguito riportati potrebbero non dare necessariamente conto dell'effettivo contributo di ciascun Paese alle forniture rivolte allo stabilimento, in altri termini produzioni realizzate all'estero potrebbero transitare come semilavorati per stabilimenti dei gruppi esteri localizzati altrove in Italia. Va, inoltre precisato, che non tutto il valore dell'import-export è ascrivibile allo stabilimento ex FMA trattandosi di un dato riferito all'insieme del territorio provinciale e non alla singola azienda; va infine considerato che per motivi di natura logistica componenti destinati a questo stabilimento potrebbero transitare per altre aziende di altre province della Campania, pensiamo ad esempio a quella di Napoli.

Nel complesso se analizziamo i valori dell'import-export di componenti per auto e motori dalla metà degli anni '90 a oggi (lo stabilimento ex FMA è entrato in funzione nel 1996, si registra un sensibile aumento del valore delle importazioni: dai 13mln del 1994 ai 62 del 2017, con punte di 74mln nel 2006 - dati da leggere in relazione all'andamento produttivo dello stabilimento. I valori dell'export (che dovrebbero comprendere l'esportazione all'estero degli stessi motori) sono rimasti invece abbastanza circoscritti, dando origine a un saldo della bilancia commerciale sempre negativo (con la sola eccezione del 2013) e con valori superiori ai 10mln di € solo tra il 2007 e il 2013²⁶ (tabella 8.10).

26 Vale nuovamente ricordare che il dato è riferito all'insieme delle aziende automotive della provincia di Avellino e non solo alla ex FMA.

Tabella 8.10 Andamento dell'import-export della provincia di Avellino di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 2007, CL293) – valori assoluti in €

| Anno | import | export | saldo |
|------|------------|------------|-------------|
| 2017 | 62.548.174 | 5.685.865 | -56.862.309 |
| 2016 | 56.660.694 | 4.265.266 | -52.395.428 |
| 2015 | 52.139.024 | 5.215.371 | -46.923.653 |
| 2014 | 21.435.292 | 6.891.476 | -14.543.816 |
| 2013 | 12.530.966 | 13.192.950 | 661.984 |
| 2012 | 20.839.443 | 14.770.661 | -6.068.782 |
| 2011 | 45.319.168 | 11.683.981 | -33.635.187 |
| 2010 | 46.063.897 | 9.065.317 | -36.998.580 |
| 2009 | 50.929.885 | 12.553.158 | -38.376.727 |
| 2008 | 70.639.914 | 11.518.613 | -59.121.301 |
| 2007 | 55.152.455 | 12.126.383 | -43.026.072 |
| 2006 | 74.061.705 | 6.805.758 | -67.255.947 |
| 2005 | 70.160.127 | 3.935.298 | -66.224.829 |
| 2004 | 55.483.043 | 4.607.784 | -50.875.259 |
| 2003 | 41.899.347 | 4.869.678 | -37.029.669 |
| 2002 | 53.502.881 | 4.791.447 | -48.711.434 |
| 2001 | 48.186.618 | 7.958.878 | -40.227.740 |
| 2000 | 31.217.786 | 4.270.935 | -26.946.851 |
| 1999 | 26.735.449 | 4.293.519 | -22.441.930 |
| 1998 | 34.200.687 | 3.560.967 | -30.639.720 |
| 1997 | 42.782.717 | 4.923.154 | -37.859.563 |
| 1996 | 35.788.550 | 6.900.141 | -28.888.409 |
| 1995 | 28.818.775 | 4.347.813 | -24.470.962 |
| 1994 | 13.155.338 | 4.563.543 | -8.591.795 |

Fonte: ns. indagini su statistiche del commercio estero (coeweb.istat.it)

I dati dell'export della provincia di Avellino non includono tuttavia il valore della produzione di motori destinati agli stabilimenti esteri di FCA. Si tratta di un valore considerevole se consideriamo ad esempio che nel 2017 sono stati prodotti circa 240mila motori destinati ad uno stabilimento estero e che il prezzo medio di un motore è stimabile intorno ai 4.500 €. È molto probabile che tale valore dell'export sia invece da attribuire al Piemonte considerato che la commercializzazione dipenderebbe direttamente dalla FCA di Torino.

Al netto di quanto appena riportato, se consideriamo soltanto l'ultimo biennio (2017-2016), la distribuzione dell'import per Paese di provenienza indica un peso elevato delle forniture provenienti dalla Francia (37,3% del valore dell'import nel 2017) seguita dall'insieme di 5 Paesi dell'Europa Centro Orientale (20,5%) e poi dalla Spagna (14,8%), dall'Olanda (14,7%) e dalla Germania (12,1%). Nell'insieme questi Paesi insieme ai 5 dell'Europa Centro Orientale (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e Romania) hanno totalizzato nel 2017 il 99,5% del valore dell'import di componenti per auto e motori della provincia di Avellino (tabella 8.11). Sempre sulla base di questi dati la maggior parte del valore dell'export avrebbe, invece, come destinataria la Francia: rispettivamente il 76 e il 78% nel 2016 e nel 2017. Quest'ultimo dato risulta, tuttavia, solo in parte comprensibile considerato che la produzione di motori dello stabilimento non ha interessato nel biennio, ma neppure in precedenza, stabilimenti di assemblaggio auto localizzati in Francia; ciò lascia supporre, come scritto in precedenza, che si tratti del valore ascrivibile ad altri componenti e che l'export dei motori dello stabilimento di Pratola segua un diverso percorso di commercializzazione se consideriamo anche il basso valore dell'export degli ultimi anni a fronte dell'aumento della produzioni di motori destinati agli stabilimenti esteri del gruppo FCA.

Tabella 8.11 Distribuzione del valore dell'import-export di componenti per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 2007, CL293) nel 2016 e nel 2017 della provincia di Avellino per Paese – valori assoluti in € e valori %

| Paesi | 2016 | | 2017 | | valori % import | |
|---------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------|-------------|
| | import | export | import | export | 2016 | 2017 |
| FRANCIA | 23.163.655 | 3.276.058 | 23.316.243 | 4.461.996 | 40,9 | 37,3 |
| Europa EST * | 11.204.344 | 393,484 | 12.850.774 | 452,089 | 19,8 | 20,5 |
| OLANDA | 8.746.844 | - | 9.210.759 | - | 15,4 | 14,7 |
| SPAGNA | 7.087.673 | 34,294 | 9.285.879 | 137,514 | 12,5 | 14,8 |
| GERMANIA | 5.803.125 | 58,378 | 7.542.245 | 58,102 | 10,2 | 12,1 |
| Totali | 56.005.641 | 3.762.214 | 62.205.900 | 5.109.701 | 98,8 | 99,5 |

Fonte: ns. elaborazione su dati del commercio estero (ISTAT); CL93, Parti e accessori per autoveicoli e loro motori; Europa EST comprende Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania e Polonia

Anche i valori dell'import-export di componentistica auto per la provincia di Napoli mostrano un valore del saldo commerciale sempre negativo che si è però particolarmente accentuato a partire dal 2012, con la ripresa produttiva dello stabilimento di Pomigliano e nel quale incide fortemente il valore dei motori importati dallo stabilimento FCA Poland di Bielsko Biala. Se osserviamo la tabella 8.12, a partire dal 2010, il valore delle importazioni dalla Polonia ha iniziato ad assumere un peso pari al 10% che è andato progressivamente crescendo nel corso degli anni, mediamente

intorno ad un peso del 44% dell'intero valore dell'import di componenti della provincia di Napoli tra il 2012 e il 2017. Non siamo in grado di distinguere il valore del componente motore da quello degli altri accessori e componenti, tuttavia la presenza di un solo stabilimento fornitore dalla Polonia, secondo i dati riportati in precedenza nella tabella 8.7 ci lascia presumere che il grosso del valore dell'import sia per l'appunto riferibile alla componente motore.²⁷

Tabella 8.12 Andamento dell'import-export della provincia di Napoli per parti ed accessori per autoveicoli e loro motori (codice Ateco 2007, CL293) dal 1996 al 2017 – valori assoluti in € e valori % con totale mondo e Polonia e peso % import dalla Polonia sul totale delle importazioni

| Anno | Mondo | | | Polonia | | | Peso % importazioni dalla Polonia |
|------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------------|-----------------------------------|
| | import | export | saldo | import | export | saldo | |
| 2017 | 49.297.222 | 21.657.846 | -27.639.376 | 20.249.844 | 938,192 | -19.311.652 | 41,1 |
| 2016 | 64.483.539 | 20.748.338 | -43.735.201 | 28.248.971 | 818,968 | -27.430.003 | 43,8 |
| 2015 | 56.331.362 | 21.135.646 | -35.195.716 | 22.154.636 | 906,312 | -21.248.324 | 39,3 |
| 2014 | 38.272.650 | 26.285.927 | -11.986.723 | 17.319.976 | 548,474 | -16.771.502 | 45,3 |
| 2013 | 43.471.051 | 19.767.667 | -23.703.384 | 20.305.057 | 1.347.379 | -18.957.678 | 46,7 |
| 2012 | 27.202.841 | 19.532.152 | -7.670.689 | 12.311.909 | 1.103.779 | -11.208.130 | 45,3 |
| 2011 | 21.515.396 | 15.960.841 | -5.554.555 | 2.206.063 | 434,845 | -1.771.218 | 10,3 |
| 2010 | 17.914.852 | 16.979.808 | -935,044 | 1.412.698 | 888,053 | -524,645 | 7,9 |
| 2009 | 17.463.674 | 11.858.943 | -5.604.731 | 761,242 | 628,279 | -132,963 | 4,4 |
| 2008 | 22.215.737 | 11.738.280 | -10.477.457 | 1.095.394 | 288,317 | -807,077 | 4,9 |
| 2007 | 52.961.118 | 13.599.200 | -39.361.918 | 3.649.665 | 451,319 | -3.198.346 | 6,9 |
| 2006 | 24.280.564 | 24.095.019 | -185,545 | 1.061.283 | 2.045.645 | 984,362 | 4,4 |
| 2005 | 28.289.915 | 17.367.597 | -10.922.318 | 508,847 | 222,82 | -286,027 | 1,8 |
| 2004 | 13.298.687 | 14.869.185 | 1.570.498 | 534,719 | 473,842 | -60,877 | 4,0 |
| 2003 | 21.449.260 | 9.013.167 | -12.436.093 | 28,038 | 67,176 | 39,138 | 0,1 |
| 2002 | 18.110.704 | 13.262.491 | -4.848.213 | - | 260,196 | 260,196 | 0,0 |
| 2001 | 18.750.059 | 11.377.755 | -7.372.304 | 8,589 | 157,767 | 149,178 | 0,0 |
| 2000 | 24.439.667 | 9.540.054 | -14.899.613 | 92,274 | - | -92,274 | 0,4 |
| 1999 | 18.323.907 | 9.832.050 | -8.491.857 | - | 168,635 | 168,635 | 0,0 |
| 1998 | 17.300.976 | 7.033.457 | -10.267.519 | - | 46,165 | 46,165 | 0,0 |
| 1997 | 13.739.111 | 8.621.461 | -5.117.650 | 11,073 | 25,234 | 14,161 | 0,1 |
| 1996 | 4.803.956 | 7.262.217 | 2.458.261 | - | 11,162 | 11,162 | 0,0 |

Fonte: ns. indagine su statistiche del commercio estero (coeweb.istat.it)

²⁷ Anche in questo caso come per i precedenti valori dell'export della provincia di Avellino, va considerata l'ipotesi che il valore dell'import non tenga interamente conto del valore dei motori provenienti dalla Polonia, nonostante questi presentino un valore medio inferiore in termini di prezzo.

Il resto del valore dell'import della componentistica auto riferita agli ultimi anni è riconducibile alla Francia e alla Germania e riflette in qualche modo la distribuzione degli stabilimenti fornitori esteri contenuto nella tabella 8.7. La presenza di un saldo commerciale negativo con l'estero per quanto riguarda la componentistica auto continua a confermarsi dunque come un punto debole delle imprese locali meridionali e come osservato anche con riferimento ad alcuni gruppi 'locali' l'espansione e l'apertura di stabilimento all'estero, in prossimità degli assemblatori finali, costituisce ad oggi un ulteriore limite all'espansione del settore nel Mezzogiorno, anche considerando inoltre la specificità dei particolari prodotti (stampaggio plastici e metallici) in termini di più basso valore aggiunto rispetto ad altri componenti tradizionali dell'auto.

8.8 L'industria della componentistica in Campania: tra rarefazione del tessuto produttivo e modifiche di gamma degli stabilimenti di assemblaggio finale

L'analisi proposta nelle pagine precedenti conferma le scarse ricadute industriali nel Mezzogiorno, relativamente agli indotti locali, indipendentemente se si tratti di uno stabilimento di assemblaggio di autoveicoli piuttosto che di motori. In particolare l'esame del parco fornitori dei due stabilimenti FCA localizzati in Campania oltre a confermare la rilevanza delle forniture degli stabilimenti settentrionali (da Piemonte e Lombardia in particolare), evidenzia anche una crescita costante delle forniture provenienti dall'estero, come confermano più in generale i dati sull'import-export del Mezzogiorno.

Ad un'analisi più attenta appare anche evidente una progressiva erosione delle imprese 'nazionali' rispetto alle forniture di due stabilimenti, considerato che il peso delle filiali di imprese estere o delle società nel frattempo passate sotto il controllo di gruppi esteri è ugualmente cresciuto. In questo quadro, che tuttavia risente delle dinamiche più generali che riguardano il comparto dell'automotive in Italia come in altri Paesi, alcune realtà industriali regionali, riferimento alla Campania, segnano una diversa dinamicità che ha finito per determinare per questi gruppi un'espansione oltrefrontiera e un ampliamento del portafogli clienti, mentre si osservano pochi o nulli investimenti sul piano della diversificazione produttiva.

I tre casi aziendali in precedenza esaminati sono probabilmente quelli che presentano una maggiore dinamicità negli ultimi anni, sempre per restare legati al caso della Campania, ma è probabile che un'analisi più in profondità consentirebbe di far emergere altre realtà, probabilmente minori, che contribuiscono alla parziale tenuta del comparto in regione e ad alimentare un export del settore che continua, comunque, a persistere

debole, come in tutto il Mezzogiorno, fatta eccezione per l'Abruzzo e la Puglia, in quest'ultime due regioni grazie soprattutto alla presenza di alcune grandi aziende estere (Bosch, Getrag, Denso).

L'Istituto di ricerca SRM Campania che da anni svolge un interessante lavoro di analisi sul settore manifatturiero meridionale ha, sulla base dell'archivio ASIA dell'ISTAT, individuato nel 2015 nel Mezzogiorno 485 unità locali d'impresa nel del settore automotive (fabbricazione di autoveicoli, carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e parti ed accessori per autoveicoli e loro motori), di cui 273 dedicate specificamente alla produzione di componentistica, rispettivamente 2.402 e 1.574 nel resto del territorio nazionale, con 15.555 e 82.644 addetti rispettivamente nel Mezzogiorno e nel resto del territorio nazionale.²⁸ Sono dati che riflettono la diversa composizione e intensità dell'export, perché molte delle imprese meridionali della componentistica sono spesso, in primo luogo, fornitori di primo livello degli stabilimenti FCA presenti nel Mezzogiorno, e solo in secondo luogo, e per volumi minori, fornitori degli stessi stabilimenti di FCA all'estero o di altre case automobilistiche. Come si afferma nel rapporto di SRM, 'Le principali regioni che alimentano gli scambi commerciali del Mezzogiorno con l'estero sono l'Abruzzo e la Basilicata. In particolare spicca, tra le due, la seconda alla quale si attribuisce il 35% delle importazioni meridionali della filiera e il 36,3% delle relative esportazioni. Alla prima, invece, è ascrivibile il 26,6% dell'import e il 47,5% dell'export. A queste due regioni si aggiungono Campania (22,2% dell'import e 5,8% dell'export) e Puglia (9,9% dell'import e 9,3% dell'export) che, pur se con pesi minori, forniscono un considerevole contributo agli scambi commerciali della filiera meridionale dell'Automotive'.²⁹ Questi dati si riferiscono, tuttavia, all'insieme del valore della filiera automotive (auto, rimorchi e componenti), pertanto il valore dell'Abruzzo piuttosto che quello della Basilicata si spiegano unicamente per l'elevata tendenza all'export di prodotti come il Ducato piuttosto che la Jeep Renegade (nel 2017 nello stabilimento di Melfi su una produzione complessiva di circa 330mila vetture tra Jeep Renegade, 500X e Grande Punto, sono state 100mila le Jeep esportate nei soli Stati Uniti).

L'analisi dell'import-export delle regioni meridionali riferito al 2017, relativamente ai prodotti dell'automotive conferma, dunque, un dato ambivalente: molto positivo per quanto riguarda l'export di veicoli (+6,1mld di €) e negativo per la componentistica (-750mld), rispetto a valori per tutte le altre ripartizioni territoriali molto negativi per l'import-export dei veicoli (data l'assenza di stabilimenti di assemblaggio ad eccezione di

28 SRM (2018). *Un sud che innova e che produce. Il valore delle filiere produttive nel nuovo contesto competitivo e innovativo tra Industria 4.0 e Circular Economy*. Napoli: Giannini Editore. Si veda in particolare «La filiera Automotive nel Mezzogiorno». SRM 2018, parte 4.4, 119-31.

29 SRM 2018, 123.

quelli del polo del lusso tra Torino e Modena), ma con valori decisamente positivi per la componentistica pari a +5,5mld per le regioni settentrionali.

Secondo SRM dall'analisi del trend del commercio estero, si rileva per il periodo 2012-2017 una generale crescita sia delle importazioni che delle esportazioni meridionali di prodotti legati all'automotive, in linea con l'andamento nazionale. 'Tuttavia, dagli ultimi dati disponibili si rileva al 2017 un calo (-6% l'import e -4,6% l'export), differentemente da quanto registrato per l'Italia (+9% l'import e +9,6% l'export). I principali prodotti importati riguardano le parti ed accessori per autoveicoli e i loro motori che assorbono il 63,4% dell'import complessivo e mostrano, per il periodo 2012- 2016, una crescita media annua del 38,7% a cui segue, tuttavia, un calo nel 2017 (-5,7%)'.³⁰ Lo stesso valore per l'export della componentistica meridionale è pari al 14% dell'export complessivo della filiera automotive italiana, considerato che l'esportazione è legata principalmente agli autoveicoli, che realizza l'85,3% del valore dell'export meridionale della filiera.

Nello specifico, per le importazioni del Mezzogiorno è presente, rispetto all'Italia, un maggior peso dell'America settentrionale (12,4% contro 1,3%) e centro-meridionale (2,3% contro 0,3%). Un dato quest'ultimo che sembra da poter mettere nuovamente in relazione alla presenza di FCA in Nord America tramite Chrysler e in Sud America per via della storica presenza degli stabilimenti Fiat in Brasile (in particolare) e Argentina. Stesso ragionamento vale per le esportazioni, in quanto come afferma sempre lo studio di SRM 'oltre ad un maggior peso degli scambi con i Paesi UE27, il Mezzogiorno registra, rispetto all'Italia, una considerevole presenza di scambi con l'America settentrionale (19,5% contro 14,4%). Scendendo nel dettaglio dei singoli Paesi partner, si osserva come, per le importazioni, i primi mercati di riferimento sono Francia (21,2% del totale), Polonia (18,9%), Germania e Stati Uniti (12,3% per entrambi). Per le esportazioni, invece, prevalgono la Francia (19,2%), gli Stati Uniti (18,9%), la Germania (14,7%) e la Spagna (7,9%)'.³¹

In questo contesto quale saranno le ulteriori modificazione che potranno verificarsi nel settore nel Mezzogiorno in seguito alla modificazione delle produzioni dello stabilimento FMA (motori ibridi, elettrici, benzina?) piuttosto che dello stabilimento di Pomigliano? Il caso dello stabilimento di Melfi, che a partire dal 2015 ha avviato la produzione della Jeep Renegade indicherebbe che il quadro dei fornitori di primo livello, a cominciare da quelli bordo stabilimento, non ha conosciuto variazioni significative. Tutte le imprese, o quasi, sono rimaste coinvolte nella produzione per Jeep e 500X, mentre qualche problema si porrà solo per le aziende che erano maggiormente coinvolte per le forniture per la Grande Punto, che tuttavia

30 SRM 2018, 123.

31 SRM 2018, 125.

ha conosciuto volumi via via minori nel corso degli ultimi due anni. Ciò che sembra certo è che le imprese fornitrici saranno chiamate a nuovi investimenti. Ora considerando che le imprese campane coinvolte nelle forniture per FCA Pratola Serra e FCA Pomigliano, sono spesso imprese filiali di gruppi esteri o imprese nazionali, il coinvolgimento nella definizione di nuovi prodotti tanto per ciò che riguarda l'auto tanto per ciò che riguarda i motori non dovrebbe risultare particolarmente problematico. Problema che piuttosto potrebbe verificarsi per le imprese di minore dimensione, spesso di origine 'locale' e in genere per quelle di secondo e terzo livello, anch'esse significativamente ridottesi in termini numerici.

Un ultimo aspetto che necessita di un sicuro approfondimento è infine quello connesso alla diversificazione produttiva. Molte delle imprese centro-settentrionali che costituiscono il parco fornitore degli stabilimenti di Pratola e Pomigliano sono aziende che operano in più comparti, indipendentemente dal fatto che siano legate alle produzioni meccaniche piuttosto che a quelle della gomma plastica. Questo stesso dato è invece più problematico tra le aziende che insistono nel Mezzogiorno, dove la diversificazione produttiva è scarsamente diffusa o comunque ancora marginale in quelle che hanno intrapreso un percorso di diversificazione degli investimenti.

