

XXXIII CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

LE INIZIATIVE REGIONALI A SOSTEGNO DEL SETTORE AUTOMOTIVE NEL MEZZOGIORNO

D. BUBBICO¹

SOMMARIO

Negli ultimi anni in tutte le regioni che hanno significativi poli industriali legati al settore dell'automotive, principalmente in relazione con le produzioni del gruppo FIAT, sono state promosse iniziative di sostegno da parte di organismi, sia pubblici che privati, come le agenzie regionali di sviluppo, le camere di commercio, le associazioni degli industriali. Il paper offre un quadro descrittivo delle principali esperienze promosse, a questo proposito, nelle regioni del Sud Italia, per evidenziare gli aspetti positivi e quelli che ne costituiscono un evidente limite, come ad esempio l'assenza di qualsiasi tipo di coordinamento. Nell'articolo sono pertanto riportati i casi di iniziative che abbiamo individuato nelle regioni del Sud Italia dove si concentra la gran parte dell'attività di assemblaggio dei veicoli commerciali (FIAT-SEVEL, Atessa), delle auto (stabilimenti FIAT di Pomigliano, Cassino, Melfi) e dei motori (FIAT Powertrain di Termoli e Avellino, Iveco Foggia).

In un quadro di forte crisi dell'industria dell'auto a livello nazionale l'assenza di un politica industriale nazionale di settore e l'assenza di una agenzia di coordinamento rappresentano un aspetto limite delle iniziative promosse nelle regioni meridionali come nelle altre regioni del Nord Italia dove l'industria della componentistica auto è anche più rilevante.

¹ Università di Salerno, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Via Ponte don Melillo, snc, 84084 Fisciano (Salerno), dbubbico@unisa.it.

1 Introduzione

Il presente lavoro propone un'analisi delle diverse iniziative che a livello regionale sono state promosse, negli ultimi anni, in alcune regioni meridionali e nel Lazio, a sostegno del settore automotive. Questo interesse nasce dalla considerazione relativa al fatto che nel corso degli anni '90 con la costruzione dello stabilimento della FIAT a Melfi ha sostanzialmente avuto termine quel processo di meridionalizzazione dell'industria dell'auto cominciato negli anni '70, processo che tuttavia non ha significato in ugual modo un trasferimento significativo o la crescita di un indotto industriale di importanza pari al volume delle produzioni degli stabilimenti meridionali del gruppo. Già Ash Amin (1982) sosteneva i limiti principali di questo trasferimento considerando le minori ricadute di questo sul piano della formazione di un sistema imprenditoriale locale funzionale alle forniture se non per le componenti di maggior volume, ma anche di minor valore aggiunto. Allo stesso modo identiche considerazioni potevano farsi circa le differenti caratteristiche dei rispettivi indotti dell'Alfa Sud di Pomigliano (Napoli) e dell'Alfa Romeo di Sesto San Giovanni (Milano) (Scartezzini, 1978).

Ad oggi, nel quadro di una forte crisi del settore auto, dovuta oltre che per le tendenze del mercato anche per i mancati investimenti dell'unico produttore presente in Italia, gli stabilimenti di assemblaggio di FIAT vivono una situazione di forte incertezza produttiva che si è riversata parimenti sui loro indotti locali, la cui forte dipendenza dalle produzioni del gruppo torinese rappresenta una delle loro principali debolezze.

L'articolo è strutturato principalmente in due parti: nella prima parte descriviamo sinteticamente le caratteristiche del settore automotive in Italia, principalmente con riferimento a FIAT e alle imprese della componentistica. Nella seconda parte analizziamo, invece, l'origine, le caratteristiche e gli obiettivi delle iniziative regionali a sostegno del settore che si sono sviluppate, a partire dalla seconda metà dei primi anni duemila, nelle regioni del Mezzogiorno e nel Lazio. L'aver inserito quest'ultima regione e l'aver escluso la Sicilia dipende, per quanto attiene al Lazio, per il posizionamento dello stabilimento di Cassino in un'area a confine con la Campania che non a caso ospita parte dell'indotto di questo stabilimento, mentre l'esclusione della Sicilia, anche indipendentemente dalla chiusura recente dello stabilimento, sarebbe stata da imputare alla scarsa presenza di un indotto significativo. Lo stabilimento di Cassino completa, inoltre, un'area baricentrica della produzione automotive nel Mezzogiorno con la presenza a pochi chilometri di distanza degli stabilimenti della FIAT in Campania, Basilicata, Puglia, Molise e Abruzzo. Ad oggi in queste regioni si concentra la quasi

totale produzione autoveicolare italiana, se si fa eccezione per Mirafiori e per l'Emilia-Romagna, cui come scritto in precedenza non corrisponde un'identica forte presenza per ciò che attiene il comparto della componentistica.

Nelle valutazioni conclusive di questo articolo cercheremo di comprendere i motivi di successo e/o di fallimento delle iniziative che localmente sono state prodotte a sostegno del settore auto in queste regioni, anche tenendo conto dello stato di forte crisi che continua ad attraversare l'industria automobilistica europea e quella italiana (ovvero FIAT) in particolare. In altri termini le domande che ci siamo posti sono diverse anche se sono risultate principalmente due: quale è il ruolo degli attori istituzionali e associativi, quale sono le strategie di sviluppo individuate per supportare l'industria dell'auto e nello specifico quello della componentistica a livello nazionale?

Questi ed altri temi possono mantenere una loro rilevanza finché il settore dell'auto, in particolare nelle regioni del Mezzogiorno, sarà considerato come un comparto industriale rilevante ai fini dello sviluppo economico e della tenuta occupazionale, anche se allo stato attuale con la chiusura degli stabilimenti FIAT di Termini Imerese (Palermo) e Irisbus (Avellino) e il basso utilizzo degli impianti di Pomigliano e di Pratola Serra (Avellino) che produce motori, suggeriscono semmai una situazione di progressiva dismissione, piuttosto che di rilancio del comparto se si osservano più attentamente le strategie produttive e il posizionamento degli investimenti da parte di FIAT anche facendo solo riferimento all'Europa, cui faremo cenno più avanti.

2 L'industria automobilistica in Italia: il quadro della presenza FIAT e le scelte industriali del gruppo a livello europeo

Da alcuni anni il livello di internazionalizzazione del gruppo FIAT è significativamente cresciuto, ben prima dell'acquisizione di Chrysler, attraverso la stipula di diverse joint venture in Europa, Asia e America Latina. Questa prima fase della gestione da parte del nuovo a.d. del gruppo, Sergio Marchionne, è stata improntata, almeno sul piano degli intenti, a salvaguardare la presenza industriale del gruppo in Italia, soprattutto quando dichiarava ancora alla fine del decennio scorso che in Italia nessun stabilimento sarebbe stato chiuso. Con l'acuirsi della crisi a livello internazionale e con la forte riduzione delle vendite tanto sul mercato nazionale quanto su quello estero, le scelte adottate dal management FIAT hanno iniziato a considerare diversamente la presenza industriale del gruppo in Italia, come confermano le recenti chiusure degli stabilimenti di Termini Imerese e Pratola Serra (Iveco Irisbus), ma poco

prima anche di quello per i macchinari movimento terra (Chase New Holland) di Modena.

La chiusura dei due stabilimenti meridionali ha avuto conseguenze immediate sugli indotti locali, anche se quello di Termini Imerese era stato già fortemente ridimensionato nel corso degli anni per effetto del lungo ricorso alla cassa integrazione e per il passaggio alla produzione della Nuova Lancia Y per via del mancato trasferimento delle maggior parti delle forniture da Melfi dove questo modello era precedentemente assemblato, rimaste tra FIAT-SATA per una parte dello stampaggio della carrozzeria e tra le aziende dell'indotto di primo livello per parte della componentistica. Nel caso di Termini Imerese, ciò significa che nell'ultima fase delle circa 20 aziende dell'indotto di primo livello prima esistenti ne erano rimaste solo 3 con poco meno di 300 addetti. Nel caso dello stabilimento Irisbus (autobus) anche qui, seppure con numeri diversi relativamente alle imprese fornitrici e al numero degli addetti, l'indotto era rimasto comunque quantitativamente circoscritto per il peso delle forniture provenienti dal distretto meccanico di Vittorio Veneto, tradizionale fornitore della componentistica per autobus (Bubbico, 2003; Pirone, 2010).

L'Italia riveste una posizione particolare tra i paesi che in Europa hanno una forte presenza o tradizione dell'industria automobilistica poiché la sua produzione di autoveicoli (compresi quelli commerciali) è appannaggio di un'unica azienda, la FIAT, che negli anni, attraverso processi di acquisizione di alcuni marchi storici (es. Innocenti) fino all'Alfa Romeo (1986), quando si era profilato per la prima volta l'ingresso della Ford o di un costruttore giapponese, ha, di fatto, costruito una posizione di "monopolio" nella produzione automobilistica nazionale. Tale "monopolio" riguarderebbe anche il segmento delle auto di lusso (Ferrari e Maserati) se non fosse che l'Audi ha rilevato nel 1998 la Lamborghini, in precedenza acquisita (1994) dalla MegaTech società del gruppo indonesiano Setdco. Nel settore dei veicoli commerciali, la joint venture siglata con i francesi del gruppo Peugeot-Citroën (PSA) negli anni '70, oggi ancora operativa, si è concretizzata nello stabilimento SEVEL di Atessa in provincia di Chieti dove sono prodotti i modelli Iveco per il trasporto leggero e quelli destinati ad essere assemblati come camper (così come gli identici modelli del gruppo PSA).

Come scritto in precedenza la produzione di autoveicoli, e quindi di FIAT, in Italia è significativamente diminuita nel corso degli anni. Solo nell'ultimo decennio, tra il 2011 e il 2001, per le auto la riduzione è stata del 62% circa, contro riduzioni significativamente minori di Spagna (-17%) e Inghilterra (-10%), con produzioni nel 2011 rispettivamente di 1,8 e 1,3 milioni di auto, mentre la Francia ha presentato anch'essa una riduzione di circa il 40%, ma con un numero di auto prodotte prossimo ai

2 milioni nel 2011 contro le circa 500 mila prodotte in Italia nello stesso anno. In altri termini l'Italia tra i paesi europei storicamente legati dall'industria dell'auto è quella che ha perso le maggiori quote di produzione anche rispetto a paesi come l'Inghilterra che sono stati portati come esempio della deindustrializzazione dei vecchi paesi europei di tradizione manifatturiera. Oggi l'Inghilterra produce più auto dell'Italia, nonostante che nessuno dei suoi marchi storici sia rimasto in capo ad una società nazionale, ma forse proprio per gli investimenti che le case automobilistiche straniere, a partire dai giapponesi, hanno realizzato in questi anni nel paese. La produzione della Germania è addirittura cresciuta di circa 11 punti percentuali rispetto a dieci anni fa. Per quanto riguarda l'Italia, si tratta tra l'altro di una riduzione che è stata molto forte in particolare negli ultimi quattro anni (2008-2011), quando invece Spagna, Francia e Inghilterra sono cresciute, diversamente dalla Germania che nel 2011 rispetto al 2008, ha ridotto comunque il numero di auto prodotte di circa 6 punti percentuali (tab. 1).

Diversamente se osserviamo le produzioni dei paesi dell'Europa Centro Orientale e della Turchia, dove sono presenti anche stabilimenti (o joint-venture) della FIAT (Polonia, Ungheria e anche se in modo irrilevante per il momento in Serbia, con l'eccezione della Repubblica Ceca che abbiamo inserito per via dei suoi volumi), le produzioni sono cresciute in modo piuttosto significativo: sono praticamente più che raddoppiate in Repubblica Ceca, dove non ci sono produzioni FIAT, quasi allo stesso modo in Polonia (da 335 mila a 740 mila) dove la produzione della FIAT incide, invece, per più dei due terzi sulla produzione complessiva (Balcetti, Enrietti, 1998; Enrietti, 2004; Domaoski, Gwosdz, 2009), ma soprattutto in Turchia, dalle 175 mila auto prodotte nel 2001 alle circa 640 mila nel 2011. Va osservato, a questo proposito, che alla fine del decennio scorso per la prima volta il numero di auto prodotte dalla FIAT all'estero ha superato quelle prodotte in Italia. Più esattamente tra il 2000 e il 2009, secondo dati dell'ACEA, il peso delle produzioni della casa torinese in Italia è passato dal 59,9% al 31,8% della sua produzione totale: da circa 1,6 milioni di auto a 780 mila. A livello mondiale l'Italia è passata, per numero di auto prodotte, dall'undicesimo posto nel 2000 al diciannovesimo nel 2010; in Europa dopo il quinto posto nel 2000 è stata progressivamente superata da Russia, Turchia, Repubblica Ceca e Polonia.

Considerazioni analoghe, a quelle fatte in precedenza a proposito dell'Europa Centro Orientale, valgono per Brasile e Argentina, ma soprattutto per il primo paese dove la FIAT annualmente concorre con Volkswagen per il primo posto nel mercato delle vendite, un paese quest'ultimo dove è cresciuta molto anche la produzione di veicoli commerciali e dove di recente la FIAT ha cominciato la costruzione di un secondo stabilimento (nello Stato nordestino del Pernambuco) dopo quello di Betim del 1973.

Tab. 1 – La produzione di auto e di veicoli commerciali in Italia, in alcuni paesi europei, Turchia, Brasile e Argentina dal 2001 al 2011- valori assoluti e variazioni %

Paesi	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	Var. % 11/01	Var. % 11/08
Autoveicoli													
Italia	485.606	573.169	661.100	659.221	910.860	892.502	725.528	833.578	1.026.454	1.125.769	1.271.780	-61,8	-26,3
Francia	1.931.030	1.924.171	1.819.497	2.145.935	2.550.869	2.723.196	3.112.961	3.227.416	3.220.329	3.292.797	3.181.549	-39,3	-10,0
Germania	5.871.918	5.552.409	4.964.523	5.532.030	5.709.139	5.398.508	5.350.187	5.192.101	5.145.403	5.123.238	5.301.189	10,8	6,1
Spagna	1.819.453	1.913.513	1.812.688	1.943.049	2.195.780	2.078.639	2.098.168	2.402.501	2.399.374	2.266.902	2.211.172	-17,7	-6,4
Gran Bretagna	1.343.810	1.270.444	999.460	1.446.619	1.534.567	1.442.085	1.596.296	1.647.246	1.657.558	1.629.934	1.492.365	-10,0	-7,1
Ungheria	200.000	208.571	212.773	342.239	287.982	187.633	148.533	118.590	122.338	138.239	140.401	42,4	-41,6
Rep. Ceca	1.191.968	1.069.518	976.435	934.046	925.060	848.922	599.472	443.065	436.279	441.312	456.927	160,9	27,6
Polonia	740.000	785.000	818.800	842.000	695.000	632.300	540	523	306.847	287.534	335.996	120,2	-12,1
Serbia	15.050	17.384	16.337	9.818	8.236	9.832	12.574	13.266	12.996	10.271	7.489	101,0	53,3
Turchia	639.734	603.394	510.931	621.567	634.883	545.682	453.663	447.152	294.116	204.198	175.343	264,8	2,9
Argentina	577.233	508.401	380.067	399.236	350.735	263.120	182.761	171.400	109.364	111.340	169.580	240,4	44,6
Brasile	2.534.534	2.584.690	2.575.418	2.545.729	2.391.354	2.092.029	2.009.494	1.862.780	1.505.139	1.520.285	1.501.586	68,8	-0,4
Totale mondo	59.929.016	58.264.852	47.772.598	52.726.117	53.201.346	49.918.578	46.862.978	44.554.268	41.968.666	41.358.394	39.825.888	50,5	13,7
Veicoli commerciali													
Italia	304.742	265.017	182.139	364.553	373.452	319.092	312.824	308.527	295.177	301.312	307.916	-1,0	-16,4
Francia	363.859	305.250	228.196	423.043	464.985	446.023	436.047	438.574	399.737	309.073	446.869	-22,8	-14,0
Germania	439.400	353.576	245.334	513.700	504.321	421.106	407.523	377.853	361.226	346.071	390.488	11,1	-14,5
Spagna	120.189	123.019	90.679	202.896	215.686	206.303	206.753	209.293	188.871	193.084	192.873	-60,5	-40,8
Gran Bretagna	534.229	474.387	357.390	598.595	693.923	698.796	654.332	609.673	630.452	588.337	638.716	-19,6	-10,8
Ungheria	2.800	2.890	1.770	3.696	4.045	3.190	3.482	4.076	3.778	3.274	3.912	-39,7	-24,2
Rep. Ceca	7.866	6.866	6.810	12.521	13.588	5.985	5.458	5.295	5.420	5.776	8.341	-6,0	-37,2
Polonia	97.132	84.474	60.198	103.959	97.703	82.300	85.443	78.000	15.214	23.598	11.879	87,8	-6,6
Serbia	740	649	401	1.810	1.667	1.350	1.605	1.928	907	1.701	1.490	-101,4	-59,1
Turchia	549.397	491.163	358.674	525.543	464.530	442.098	425.429	376.256	239.238	142.367	95.342	82,6	4,5
Argentina	251.538	208.139	132.857	197.850	193.912	168.981	136.994	89.002	59.812	48.061	65.978	73,8	27,1
Brasile	871.616	797.038	607.505	670.247	585.796	519.005	518.806	454.447	322.652	271.245	315.651	63,8	30,0
Totale mondo	20.163.824	19.364.275	14.019.270	17.794.376	20.064.715	19.304.397	19.619.461	19.941.952	18.694.559	17.635.924	16.479.037	18,3	13,3

Fonte: OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), Production Statistics.

Proprio per i veicoli commerciali con riferimento all'Italia la produzione è rimasta, invece, sostanzialmente stabile, anche se nel confronto con i diretti concorrenti europei (Germania, Francia, Inghilterra e Spagna) l'Italia ha mantenuto un livello di produzione superiore solo a quello della Spagna (tab. 1).

Nel biennio 2007-2008, quello precedente l'ultima crisi i volumi dello stabilimento della SEVEL avevano, tuttavia, raggiunto le quasi 400 mila unità prodotte, comunque con volumi sensibilmente minori agli altri paesi europei. Anche per quanto riguarda i veicoli commerciali i paesi dell'Europa Centro Orientale mostrano una crescita anche se i loro volumi rimangono ancora inferiori rispetto ai paesi del vecchio continente, unica eccezione la Turchia, dove tra l'altro la FIAT produce la gamma più piccola dei veicoli commerciali (Doblò, Fiorino e Qubo).

2.1 FIAT Auto e gli investimenti in Europa

La presenza del gruppo FIAT nel mondo si è consistentemente modificata nel corso degli ultimi due decenni. Anche se ancora oggi in Italia (riferimento ai dati consolidati del 2010) conserva un terzo dei suoi 181 stabilimenti, il peso degli addetti è sceso al 41% di quelli totali, ma soprattutto nel 2010 i ricavi sono stati il 21% di quelli totali contro, ad esempio, il 33% di quelli realizzati in Europa esclusa l'Italia (tab. 2).

Tabella 2 – Alcuni indicatori della presenza del gruppo FIAT nel mondo nell'anno anti scissione (2010)

Aree/paesi	Ricavi	Dipendenti (% e v.a.)	Stabilimenti (v.a.)	Centri di ricerca e sviluppo (v.a.)
Italia	21%	41%	81.353	60
Europa (esclusa Italia)	33%	23%	47.080	54
Nord America	11%	6%	11.423	17
Mercosur	24%	24%	51.584	26
Resto del mondo	11%	6%	8.484	24
Totali	56.258 (mln euro)	100%	199.924	181

Fonte: FIAT, *Bilancio di sostenibilità. Anno 2010*.

La situazione degli stabilimenti italiani negli ultimi anni si è resa particolarmente difficile come conseguenza della riduzione delle vendite sul mercato nazionale e su quello estero (dove negli ultimi anni la quota di mercato del gruppo è variata tra il 7 e il 10%), ma soprattutto per effetto del sostanziale svuotamento di modelli a favore degli stabilimenti esteri (utilitarie in Polonia, piccoli veicoli commerciali in Turchia) e la mancata immissione di nuovi modelli. In questo quadro inoltre le vetture di gamma media, quelle prodotte tra Torino e Cassino, hanno continuato a non raggiungere i risultati attesi. A ciò si aggiunga che dal 2011 alcuni modelli Lancia sono cominciati ad essere prodotti in Messico grazie alla collaborazione con FIAT Chrysler.

Proprio quest'ultimo dato rappresenta tra l'altro, ad oggi, un fattore di criticità per l'industria italiana anche per i migliori risultati di mercato che il gruppo FIAT-Chrysler sta realizzando sul mercato statunitense. Queste criticità sono del resto evidenti anche in relazione al rischio di ridimensionamento del peso che Torino ancora conserva in relazione alle attività di ricerca e sviluppo (Zirpoli, 2010) che nel futuro potrebbero però essere trasferite in parte significativa, come sta già avvenendo, negli Stati Uniti (Pirone, Zirpoli, 2011).

Un quadro riepilogativo del numero di addetti degli stabilimenti del gruppo FIAT, in Italia e nel mondo, dedicati alla produzione di auto alla fine del 2010 e alla fine di giugno 2012 con l'indicazione dei modelli assemblati è contenuto nella tabella 3.

Tab. 3 – Gli stabilimenti del gruppo FIAT in Italia e nel mondo per anno di costruzione, dipendenti e modelli assemblati alla fine del 2010 e maggio 2012

Paese	Stabilimento	Anno di costruzione	Dipendenti al 31.12.09	Modelli prodotti Alla fine del 2010	Modelli prodotti a giugno 2012
Italia	Mirafiori	1939	(a) 5.486	Fiat Punto, Fiat Idea, Fiat Multipla, Alfa Mito, Lancia Musa e Thesis	Fiat Musa, Fiat Idea, Alfa Mito
Italia	Cassino	1972	3.939	Fiat Croma, Fiat Bravo, Lancia Delta	Fiat Bravo, Lancia Delta, Alfa Giulietta
Italia	Pomigliano	1968	4.730	Alfa 147, Gt 159, 159 Spider e Sportwagon	Fiat Nuova Panda
Italia	Termini Imerese	1970	1.342	Lancia Y	stabilimento chiuso
Italia	Val di Sangro (SEVEL)	1981	5.280	Ducato	Ducato
Italia	Melfi	1993	6.217	Fiat Grande Punto e Punto Evo	Fiat Grande Punto e Punto Evo
Brasile	Fiasa, Betim (Minas Gerais)	1973	9.673	Modelli per il mercato interno	Modelli per il mercato interno
Argentina	Cordoba	1995	1.211	Modelli per il mercato interno	Modelli per il mercato interno
Polonia	Tychy	1992	6.113	Fiat Panda (compresa versione van e 4x4), Fiat 500, Fiat 600 (anche versione van)	Fiat Panda (versione precedente alla Nuova); Fiat 500, Fiat 600 (anche versione van); Nuova Lancia Y
Turchia	Tofas, Bursa	1968	5.831	Doblò, Doblò Cargo, Palio, Albea, Linea, Fiorino e Qubo	Doblò, Doblò Cargo, Palio, Albea, Linea, Fiorino e Qubo
India	Fial, Ranjangaon (Pune)	2007	1.389	Fiat Palio	Fiat Palio

Fonte: FIAT Group Automobiles per il dato dei dipendenti al 2009. (a) il dato è riferito solo dall'unità delle carrozzerie, compresi gli enti centrali gli occupati sono circa 10 mila.

Per quanto riguarda l'Europa gli investimenti più significativi sono avvenuti in Polonia con la costruzione di uno stabilimento di assemblaggio (dove attualmente si producono alcuni modelli del segmento B come la vecchia Panda, la Fiat 600, la Nuova Lancia Y, la Fiat 500, oltre alla Ford Ka, che utilizza lo stesso pianale della Fiat 500 e che FIAT produce in base ad un accordo con la casa automobilistica statunitense attraverso la forma del plant sharing²) e uno di motori. In anni più recenti sono poi venuti nuovi investimenti in Turchia (dove la FIAT è presente dalla fine degli anni '60), in Ungheria in joint-venture con Suzuki dove produce il modello della Fiat 16 e ancora, più di recente, in Serbia dove in realtà la FIAT era stata già presente negli anni '70 e dove adesso dovrebbe cominciare a produrre un nuovo monovolume (Lo) che originariamente doveva essere prodotto a Mirafiori. Questo modello dovrebbe rimpiazzare modelli di cui di recente ha avuto termine la produzione a Mirafiori (luglio 2012) Lancia Musa e Fiat Idea. Per questo nuovo investimento in Serbia nello stabilimento di Kragujevac la FIAT ha beneficiato di sostanziosi finanziamenti da parte del governo serbo e di una serie di facilitazioni per quanto riguarda la commercializzazione sul mercato russo.

3 L'industria della componentistica auto: il dualismo Nord-Sud

La progressiva riduzione dei volumi di produzione degli stabilimenti della FIAT in Italia ha avuto, come è immaginabile, conseguenze dirette per l'indotto, sia nei termini del numero delle imprese coinvolte che hanno in parte chiuso, sia nei termini degli addetti collocati in cassa integrazione o in mobilità per effetto delle chiusure di stabilimento. Allo stesso modo proprio questa situazione ha indotto molte imprese a ripensare le strategie di crescita e a considerare più seriamente il tema della diversificazione della clientela. Le strade che le aziende della componentistica hanno seguito sono state diverse, ma si può dire che soprattutto per quelle localizzate nelle regioni settentrionali da diversi anni una parte rilevante ha cominciato a dipendere sempre meno dalle commesse FIAT e realizzare quote sempre più significative del proprio fatturato attraverso l'export, in particolare grazie alle produzioni destinate al mercato tedesco, ma non solo. Secondo i dati dell'indagine periodica dell'*Osservatorio della filiera autoveicolare italiana* della Camera di Commercio di Torino (2011), realizzato su un campione di imprese della filiera automotive, il fatturato delle aziende italiane della componentistica nel 2010 è dipeso per il 48,7% dalle commesse della

² È una formula contrattuale che permette la condivisione degli impianti attraverso la modalità del fitto di stabilimento e degli addetti.

FIAT sul territorio nazionale (il 44,2% nel 2009), per il 6,9% dalle commesse dell'azienda per i suoi stabilimenti esteri (il 19% l'anno prima), mentre il fatturato derivante dall'export per altre case automobilistiche ha pesato per il 33,9% contro il 23,6% dell'anno prima; per le commesse nazionali non originate da FIAT l'incidenza è stata pari al 10,6% nel 2010 e al 13,2% nel 2009³.

Questo processo di progressiva internazionalizzazione della componentistica auto, se da un lato, ha risposto alla necessità di evitare la forte dipendenza da FIAT, dall'altro lato, ha risposto anche alla necessità di trovare nuove fonti di fatturato (Enrietti, 2008). Secondo l'ultima indagine condotta dall'Osservatorio dell'industria della componentistica auto della Camera di Commercio di Torino, nel 2010 le circa 2.400 imprese della filiera autoveicolare italiana hanno venduto parti e componenti all'estero per un valore complessivo di 16,4 miliardi di euro (+25% rispetto al 2009), solo in piccola parte destinata a rifornire gli stabilimenti esteri della FIAT. Allo stesso modo una parte del tradizionale indotto della FIAT ha seguito il gruppo torinese in Polonia, in Turchia e negli altri paesi dove l'azienda ha effettuato i suoi investimenti, con ricadute indirette sulle stesse forniture per gli stabilimenti italiani. È il caso delle forniture dirette allo stabilimento di Pomigliano dove dal gennaio di quest'anno è ripresa l'attività produttiva con la Nuova Panda, ma di cui il vecchio modello è rimasto in produzione in Polonia, dove in precedenza si era anche ridislocato, e dove in parte è rimasto, il parco dei fornitori prima localizzato per la gran parte in Italia e principalmente in Piemonte (Bubbico, Pirone, 2011).

Un quadro di massima della filiera automotive italiana è quella fornita dall'indagine annuale dell'Osservatorio sulla componentistica della Camera di Commercio di Torino. Secondo stime relative al 2010, di questa facevano parte circa 2.400 imprese divise tra 2 mila imprese fornitrici e subfornitrici, 264 dedite ad attività di engineering & design e 60 tra sistemisti e modulist (OEM). L'occupazione complessiva è stimata in circa 170 mila dipendenti, per la maggior parte concentrati in Piemonte, così come le imprese, rispettivamente il 55% e il 40% circa. In termini di fatturato per la sole produzioni collegate all'auto nel 2010 è stato stimato in 32 miliardi di euro, di cui la metà realizzato in Piemonte (tab. 4).

Le imprese localizzate nel Mezzogiorno sono state censite in circa 350, ma come si afferma nello stesso rapporto la mappatura sulla base della sede legale finisce per sottodimensionare l'effettivo peso delle industrie meridionali. Dal punto di vista localizzativo il Piemonte con circa mille imprese, la Lombardia con altre 500 e l'Emilia-

³ Nel corso degli ultimi anni il peso delle forniture dall'estero per gli stabilimenti del gruppo FIAT in Italia (non solo auto) è andato progressivamente crescendo. Alla fine del 2010 rispetto al 40% di acquisti originati in Italia a livello mondiale quelli destinati all'Italia pesavano invece per il 55%.

Romagna con circa 260 costituiscono il cuore industriale della componentistica auto visto che insieme rappresentano i tre quarti di tutte le imprese della filiera. Un peso rilevante sia in termini quantitativi che qualitativi se consideriamo il posizionamento di molte di queste imprese nella parte alta della catena del valore delle forniture.

Va, inoltre, osservato che negli ultimi anni sono aumentate le fusioni e le acquisizioni: nel 2010 le società che non appartenevano a gruppi aziendali si sono ridotte al 66% contro il 70-80% degli anni precedenti.

Tab. 4 – Stima di fatturato e dipendenti della filiera automotive in Italia e in Piemonte nel 2010

	Imprese	Dipendenti 2010	Fatturato 2010	Fatturato Auto 2010
	v.a.	Stima	Stima in mld	Stima in mld
Italia	2.327	168.903	42,25	32,65
Piemonte	905	90.286	22,85	16,99
Resto d'Italia	1.422	78.617	19,40	15,66
Engineering & Design	264	17.767	3,87	3,26
Sistemisti e modulist	60	33.695	7,41	7,34
Specialisti e subfornitori	2.003	117.441	30,97	22,05

Fonte: Camera di Commercio di Torino, Osservatorio sulla componentistica autoveicolare. Rapporto 2011.

Una modalità di lettura delle differenze nel settore automotive tra le aziende localizzate nelle regioni centro settentrionali e quelle localizzate nel Mezzogiorno è ottenibile dalla distribuzione dei valori dell'export. Si tenga, tuttavia, in conto che molte delle imprese della componentistica auto localizzate negli indotti meridionali sono spesso semplici filiali di aziende settentrionali o estere, per cui molto spesso questi valori sono imputati non all'unità locale dell'impresa ma direttamente dove l'impresa ha la propria sede legale. Se consideriamo il prodotto con codice Ateco 2007 CL293 (parti ed accessori per autoveicoli e loro motori), i valori dell'export per il 2011, sostanzialmente analoghi a quelli del 2007, mostrano un quadro piuttosto chiaro circa il contributo delle diverse ripartizioni del paese all'export di prodotti automotive e quindi circa il livello di internazionalizzazione delle imprese (tab. 5).

Nel 2011 il 60% dell'export, come nel 2007 (anno pre crisi) è stato realizzato da imprese localizzate nel Nord Ovest, il 27% da imprese del Nord Est, mentre nel Mezzogiorno la quota di export è variata dal 6,9% del 2007 al 7,3% del 2011, una quota composta principalmente dai valori di Abruzzo e Puglia. La Lombardia che pure non ha più presenze produttive copre il 20% del valore delle esportazioni, prima dell'Emilia-Romagna (15%) e dopo il Piemonte che con circa il 40% è la prima regione per volume dell'export. A questo proposito, con riferimento al Piemonte, «se l'Europa rimane l'area più importante per le destinazioni di parti e componenti della filiera regionale, paesi di

Tab. 5 – Import ed export di parti ed accessori per auto e loro motori per regione – valori assoluti in euro, variazioni % e valori % di colonna. Anni 2011 e 2007

Regioni	2011		2007		2011	2007	var. export	var. import	2011	2007
	import	export	import	export	saldo	saldo	2011/2007	2011/2007	% export	% export
Piemonte	1.594.678.202	4.454.236.940	1.727.519.611	4.665.165.170	2.859.558.738	2.937.645.559	-4,5	-7,7	37,74	38,86
Valle d'Aosta	880.956	8.842.760	1.194.656	23.947.130	7.961.804	22.752.474	-63,1	-26,3	0,07	0,20
Lombardia	1.393.595.388	2.503.420.001	1.504.591.907	2.501.093.680	1.109.824.613	996.501.773	0,1	-7,4	21,21	20,83
Liguria	27.069.656	151.775.725	19.111.514	141.760.671	124.706.069	122.649.157	7,1	41,6	1,29	1,18
Trentino A.A.	143.406.241	523.902.958	141.829.422	291.656.033	380.496.717	149.826.611	79,6	1,1	4,44	2,43
Veneto	497.180.121	763.563.317	511.477.887	882.368.357	266.383.196	370.890.470	-13,5	-2,8	6,47	7,35
Friuli V.G.	53.948.125	79.244.674	31.247.787	67.741.698	25.296.549	36.493.911	17,0	72,6	0,67	0,56
Emilia Romagna	852.610.407	1.882.564.228	860.539.771	1.995.561.590	1.029.953.821	1.135.021.819	-5,7	-0,9	15,95	16,62
Toscana	154.987.349	278.049.990	205.583.765	272.422.299	123.062.641	66.838.534	2,1	-24,6	2,36	2,27
Umbria	11.996.279	49.074.201	54.725.083	64.398.021	37.077.922	9.672.938	-23,8	-78,1	0,42	0,54
Marche	38.258.475	51.905.900	36.608.350	47.674.389	13.647.425	11.066.039	8,9	4,5	0,44	0,40
Lazio	388.641.307	193.606.709	503.700.833	227.957.290	-195.034.598	-275.743.543	-15,1	-22,8	1,64	1,90
Abruzzo	315.346.626	322.425.399	346.442.695	304.335.175	7.078.773	-42.107.520	5,9	-9,0	2,73	2,53
Molise	38.504.548	10.567.708	31.977.457	8.090.950	-27.936.840	-23.886.507	30,6	20,4	0,09	0,07
Campania	150.084.840	140.199.705	237.902.415	153.223.774	-9.885.135	-84.678.641	-8,5	-36,9	1,19	1,28
Puglia	124.805.310	310.878.291	81.873.430	252.350.254	186.072.981	170.476.824	23,2	52,4	2,63	2,10
Basilicata	138.268.315	70.650.958	270.121.174	99.551.975	-67.617.357	-170.569.199	-29,0	-48,8	0,60	0,83
Calabria	1.714.215	221.653	641.623	1.542.263	-1.492.562	900.640	-85,6	167,2	0,00	0,01
Sicilia	24.898.103	5.901.850	22.366.724	2.859.398	-18.996.253	-19.507.326	106,4	11,3	0,05	0,02
Sardegna	1.652.509	627.265	2.637.588	1.977.263	-1.025.244	-660.325	-68,3	-37,3	0,01	0,02
Nord Ovest	3.016.224.202	7.118.275.426	3.252.417.688	7.331.966.651	4.102.051.224	4.079.548.963	-2,9	-7,3	60,32	61,07
Nord Est	1.547.144.894	3.249.275.177	1.545.094.867	3.237.327.678	1.702.130.283	1.692.232.811	0,4	0,1	27,53	26,96
Centro	593.883.410	572.636.800	800.618.031	612.451.999	-21.246.610	-188.166.032	-6,5	-25,8	4,85	5,10
Sud	795.274.466	861.472.829	993.963.106	823.931.052	66.198.363	-170.032.054	4,6	-20,0	7,30	6,86
Italia	5.952.526.972	11.801.660.232	6.592.093.692	12.005.677.380	5.849.133.260	5.413.583.688	-1,7	-9,7	100,0	100,0

Fonte: Istat, dati del commercio estero, coeweb.istat.it (parti ed accessori per auto e loro motori, codice ATECO 2007 CL293).

importanza storica come Germania, Francia, Regno Unito e Spagna nell'ultimo decennio, hanno perso progressivamente di importanza, passando dal 55% delle esportazioni totali della regione all'attuale 40%» (Camera di Commercio di Torino, 2011, p. 36), mentre a crescere non sono state l'Asia e il Nord America ma Turchia, Brasile, Russia, Serbia e Repubblica Ceca, tutti paesi a eccezione di quest'ultimo, accumulati dal fatto che esiste o si sta sviluppando una significativa presenza produttiva del gruppo FIAT.

Nel complesso il valore delle esportazioni nel 2011 è stato di circa 12 miliardi di euro (come nel 2007), un dato che riflette la migliore tenuta delle case automobilistiche estere, ma anche della stessa FIAT fuori dall'Italia, considerato che una parte di queste esportazioni è diretta verso gli stabilimenti esteri del gruppo. Le importazioni si sono invece ridotte di circa mezzo miliardo, sempre nello stesso arco di tempo, una variazione questa che si potrebbe mettere in relazione alla riduzione del numero di auto prodotte da FIAT in Italia.

Come scritto in precedenza questi dati risentono in parte della natura di molte imprese localizzate nel Mezzogiorno (filiali di imprese con sede legale in un'altra ripartizione) ma nel complesso conferma la forte dipendenza delle imprese dell'indotto meridionale dalle commesse FIAT. Diverso è il quadro del valore delle esportazioni di autoveicoli considerato che Nord Ovest e Mezzogiorno hanno all'incirca lo stesso peso percentuale (tab. 6).

Tab. 6 – Valore dell'export di autoveicoli per ripartizione geografica. Valori assoluti in euro, variazioni % e peso percentuale delle singole ripartizioni. Anni 2007, 2008, 2009 e 2011.

Ripartizioni	Anni				var.% 2011/ 2007	valore % di colonna 2007	valore % di colonna 2011
	2007	2008	2009	2011			
Nord Ovest	5.480.049.024	5.663.740.304	3.650.296.038	4.077.839.033	-25,6	35,0	32,4
Nord Est	3.150.151.631	3.249.964.080	2.427.926.463	3.081.876.712	-2,2	20,1	24,5
Centro	1.505.093.904	1.223.698.165	929.386.350	1.505.174.380	0,0	9,6	12,0
Sud	5.436.018.737	4.552.213.164	2.756.176.496	3.899.301.794	-28,3	34,7	31,0
Isole	77.173.075	30.471.022	14.527.640	16.720.186	-78,3	0,5	0,1
Italia	15.648.486.371	14.720.086.735	9.778.312.987	12.580.912.105	-19,6	100,0	100,0

Fonte: Istat, dati del commercio estero, coeweb.istat.it.

Questa parità in termini di valore può essere spiegata da diversi fattori: il primo relativo al fatto che i modelli prodotti a Mirafiori sono a più alto valore aggiunto, anche se in numero minore rispetto al numero di auto assemblate negli stabilimenti meridionali del gruppo; il secondo relativo al fatto che le auto prodotte dagli stabilimenti meridionali sono rivolte a soddisfare soprattutto il mercato nazionale; terza possibile spiegazione con riferimento ai valori del Nord Est (ovvero dell'Emilia-Romagna) è la localizzazione in questa regione degli stabilimenti del c.s. segmento delle auto di lusso (Ferrari⁴, Maserati e Lamborghini). Proprio

⁴ Il caso della Ferrari è particolarmente emblematico. L'azienda il cui fatturato è oggi intorno ai 2 miliardi di euro negli anni '90 vendeva quasi esclusivamente in Italia e negli Stati Uniti, mentre oggi solo il 5% del fatturato è imputabile dall'Italia. Per quanto riguarda il parco fornitori il 70% degli acquisti avvengono in Italia e di questi

questo segmento come mostrano i dati della tabella 6 mostrano le minori variazioni, se consideriamo che per la ripartizione Nord Est la riduzione tra il 2011 e il 2007 dell'export è stata solo di 2,2 punti percentuali contro una riduzione di circa 26 punti per le produzioni di Mirafiori e di 28 punti per gli stabilimenti meridionali della FIAT (escluso quello di Termini Imerese).

In definitiva i dati che abbiamo appena esposto presentano un quadro fortemente critico per quanto riguarda le caratteristiche dell'industria della componentistica nel Mezzogiorno, soprattutto in relazione alla sua forte dipendenza dalla commesse FIAT, allo scarso numero di imprese propriamente "locali", e soprattutto allo scarso peso circa i volumi dell'export dei componenti auto. Anche parlare dell'esistenza di una filiera dell'auto nel Mezzogiorno appare, del resto, difficile se si considera che le imprese della componentistica con le produzioni a più alto valore aggiunto, così come le attività di ricerca e sviluppo sono localizzate in gran parte nelle regioni settentrionali, mentre in quelle meridionali fatta eccezione per le imprese locali che sono nel frattempo cresciute anche con interessanti proiezioni sui mercati esteri, la caratteristica principale rimane spesso quella di essere un'azienda filiale di produzione, strettamente legata alle produzioni per gli stabilimenti FIAT e del tutto priva di attività di R&S (Bubbico, 2007). In altri termini come scrivono Giannola e Petraglia (2007) con riferimento all'industria manifatturiera meridionale più in generale il principale vantaggio competitivo delle aziende meridionali è costituito dall'elevata flessibilità operativa conseguita tramite una struttura – sotto il profilo dimensionale – "ridotta all'osso", concentrata essenzialmente sul manufacturing a scapito delle funzioni aziendali "a monte" e "a valle" del processo produttivo. Si tratta in altri termini di quelle fasi considerate oggi più redditizie nell'ambito della c.d. catena del valore, in quanto meno aggredibili dai nuovi competitori stranieri. La scarsa presenza di queste fasi nel Mezzogiorno nelle attività imprenditoriali ne ostacola la possibilità di avanzamenti competitivi e l'inserimento nell'export a maggiore valore aggiunto (Giunta *et al.*, in corso di pubblicazione).

4 Le iniziative locali a sostegno del settore automotive nelle regioni del Mezzogiorno

Come scritto in precedenza l'attività di ricognizione compiuta nel 2008 sulle attività promosse a sostegno del settore auto nel Mezzogiorno ha permesso di individuare 6 iniziative regionali tra Puglia, Campania, Abruzzo, Basilicata, Molise e Lazio⁵, cui più recentemente,

il 63% complessivo in Emilia-Romagna; gli acquisti nelle regioni meridionali incidono solo per il 7%. Il rimanente 30% degli acquisti avvengono in Europa, principalmente in Germania. Va segnalato, tuttavia, che diversamente il personale operaio dello stabilimento di Maranello (Modena) a metà degli anni duemila era composto per circa l'80% di lavoratori emigrati dalle regioni meridionali (Bubbico, 2005).

⁵ Molte delle osservazioni contenute in questo paragrafo come accennato già in precedenza derivano dagli interventi e dai materiali prodotti in occasione di due seminari tematici organizzati dal gruppo ISIAM dell'Università di Salerno, un gruppo che riunisce ingegneri, economisti e sociologi, il 9 maggio 2009 e il 10

nel dicembre 2011, si è affiancata quella del Contratto di Rete promosso da Confindustria Basilicata insieme a Confindustria Chieti e Confindustria Campania. In quest'ultimo caso si tratta di un progetto su base interregionale che ha coinvolto imprese dell'indotto automotive della Basilicata, della Campania e dell'Abruzzo attraverso l'utilizzo di uno strumento recente, il Contratto di Rete.

Avendo focalizzato l'attenzione sul contesto delle regioni meridionali non abbiamo tenuto conto delle iniziative promosse nelle altre regioni italiane, anche se nelle conclusioni faremo riferimento a quella promossa dalla Camera di Commercio di Torino e da CEIO Piemonte denominata *From Concept to Car*⁶. Quest'ultima esperienza è particolarmente significativa per due ragioni: la prima relativa al fatto che il Piemonte rimane la prima regione per numero di imprese del settore nonostante la sostanziale drastica riduzione dei volumi di produzione assegnati allo stabilimento di Mirafiori; la seconda relativa, al fatto, che per questa stessa ragione l'indotto auto torinese ha conosciuto, negli ultimi anni, un aumento significativo delle produzioni destinate a costruttori diversi da FIAT e quindi un forte impulso all'internazionalizzazione anche delle sue PMI, e quindi destinate all'export (Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana, 2011; Enrietti, Lanzetti, 2002; Provincia di Torino, Istituto per il Lavoro, 2002; IRES Piemonte, 2010; Florio, Giunta, 2011).

Come è possibile osservare dalle informazioni contenute nella tabella 7 le iniziative proposte a livello territoriale per il sostegno alle imprese del settore automotive sono molto diverse tra loro, sia se osserviamo i soggetti proponenti, sia se osserviamo gli strumenti utilizzati per la promozione e la costituzione dell'iniziativa.

Se, da un lato, abbiamo strumenti classici di sostegno come i distretti industriali (Puglia) o i Consorzi (Campania e Molise), dall'altro lato, abbiamo progetti più innovativi come quello dell'Abruzzo con l'esperienza del Campus dell'Innovazione, o di sostegno all'impresa (anche con l'ipotesi di consorzi) del Lazio e della Basilicata, promossi da agenzie regionali come Bic Lazio e Sviluppo Italia Basilicata, organismi tradizionalmente impegnati nella promozione dell'imprenditorialità o comunque nelle attività di sostegno allo sviluppo delle imprese. Il progetto "Rete Italia" è, invece, uno dei numerosi contratti di rete nati negli ultimi anni grazie allo strumento del Contratto di Rete, uno strumento promosso di recente dal Ministero dello

giugno 2009. Nella redazione di questo paragrafo abbiamo fatto, pertanto, riferimento al contenuto delle relazioni tenute in occasione dei seminari anche tenendo conto dell'attuale stato delle iniziative sulla base dei contatti intervenuti più di recente con i relatori dell'epoca. Nello specifico si farà riferimento alle relazioni tenute da Vittorio Simoncelli (Sviluppo Italia Basilicata) per il progetto ICARO, da Gaetano Vecchi per il Consorzio COSVIN (Campania), da Raffaele Trivilino della società consortile Sangro-Aventino per il Campus dell'Innovazione (Abruzzo), da Mario Ricco (Centro Ricerche Fiat) per il Distretto della Meccatronica (Puglia), da Luigi Campitelli (Bic Lazio) per il progetto Sub4Lazio per l'indotto auto di Cassino, da Paolo Scudieri, (Confindustria Campania) per l'esperienza del consorzio Irpinia Automotive, da Antonio del Torto, all'epoca presidente del COSIB (Consorzio per lo sviluppo industriale della Valle del Biferno) e Liuba Augelli (per le informazioni più recenti) per il progetto Automolise.

⁶ Come per le iniziative precedenti per questa parte delle considerazioni sono state riprese dall'intervento del dott. Ferruccio Blanc, responsabile del progetto nell'ambito di uno dei due seminari ISIAM prima richiamati.

Sviluppo Economico per la costituzione di forme aggregative tra le imprese, diverse dalle esperienze tipiche dei consorzi, senza necessariamente avere come vincolo quello della prossimità territoriale delle imprese aderenti. Ciò che distingue questo tipo di Contratto dai Consorzi come dalle associazioni temporanee di imprese è la presenza di un programma duraturo, in cui non si perde la propria autonomia patrimoniale (Zazzero, 2011; Cafaggi, 2009; Cafaggi, Iamaceli, 2007).

Tab. 7 – Iniziative locali per lo sviluppo dell'industria della componentistica auto nelle regioni meridionali e nel Lazio

Denominazione dell'iniziativa/ strumento	Anno di presenta- zione	Soggetto proponente	Altri soggetti aderenti	Regione interessata
Consorzio COSVIN	2008	Imprese del settore automotive	TESS Costa del Vesuvio; imprese dei settori meccanico, gomma-plastica, chimico, elettronica	Campania
Consorzio Irpinia Automotive	2008	Confindustria Avellino	Imprese del settore meccanico	Campania
Sub4Lazio Piano Integrato ex legge regionale n. 46/2002	2004	BIC Lazio	Regione Lazio, Camera di Commercio e Provincia di Frosinone, Confindustria e Cna Frosinone, Federlazio (associazione d'impresa), Consorzio imprese settore nautico (Sirena), Pa.L.Mer (Parco scientifico e tecnologico del Lazio meridionale)	Lazio
Automolise (VIII° Programma Quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, POR Molise)	2008	COSIB (Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno)	PMI del basso Molise	Molise
Programma Integrato Automotive (Campus Innovazione)	2005	Società consortile Sangro-Aventino	Confindustria Abruzzo, Provincia di Chieti, Università dell'Aquila, FIAT-SEVEL, Honda e altre imprese della componentistica	Abruzzo
Distretto Pugliese della Meccatronica	2007	MEDIS soc. consortile a.r.l.	Università di Bari, Politecnico di Bari, Confindustria Bari, Bosch, Getrag, Magneti Marelli e altre aziende minori del comparto della meccatronica	Puglia
ICARO (Innovation Car Opportunity) Fondo Sociale Europeo Rete Italia	2006	Sviluppo Italia Basilicata	Confindustria Basilicata, Consorzio A.C.M. Melfi (Auto Componentistica Meridionale), Regione Basilicata	Basilicata
(Contratto di Rete)	2011	Confindustria Basilicata	Confindustria Campania, Confindustria Chieti, Consorzio ACM Melfi	Basilicata, Abruzzo e Campania

4.1 Consorzio COSVIN (Campania)

COSVIN (Consorzio per lo Sviluppo Industriale) si costituisce ufficialmente nel 2008 con il supporto dell'agenzia locale di sviluppo della Campania TESS Costa del Vesuvio⁷. Il consorzio riunisce imprese metalmeccaniche, chimiche, della gomma plastica, dell'elettronica collegate in prevalenza al settore automotive, localizzate in provincia di Napoli, anche se alcune di queste avevano la sede principale in altre regioni trattandosi di filiali o comunque di unità decentrate.

L'industria dell'auto in Campania, limitandosi agli stabilimenti di assemblaggio (OEMs) e ai fornitori locali (First and 2nd Tier Supplier), all'inizio 2008 era composta di 105 imprese, distribuite per il 52% nella provincia di Napoli, per il 30% in quella di Avellino e per la restante parte nelle altre 3 province della regione, Salerno (8%), Caserta (7%) e Benevento (3%). Dal punto di vista occupazionale si contavano alla stessa data circa 19 mila addetti diretti, per un'incidenza sull'occupazione industriale regionale pari al 6% (Pirone, 2010). Attualmente il numero di occupati si è ridotto a circa 14 mila per effetto della crisi che ha colpito l'indotto regionale anche a seguito del lungo fermo produttivo dello stabilimento di Pomigliano.

L'obiettivo del consorzio COSVIN era quello di operare principalmente in due direzioni: la prima di supporto alla diversificazione produttiva e di mercato delle imprese consorziate; la seconda diretta alla reingegnerizzazione dei processi produttivi delle imprese, al fine di recuperare margini di redditività. Il consorzio si proponeva, inoltre, di allargare la propria azione ad altre aree territoriali della Campania e ad altri comparti industriali.

Secondo il responsabile del consorzio, Gaetano Vecchi, l'idea di una forma aggregativa per le imprese che operano nel settore in Campania risale già alla fine degli anni '90, un'idea favorita anche dalle indicazioni che stanno venendo in quel periodo dal Ministero dello Sviluppo Economico, allora guidato da Ciampi, a sostegno dei comparti manifatturieri considerati strategici. La formalizzazione della proposta presentata sottoforma di uno studio di fattibilità al Ministero dell'Industria, per opera di un'importante impresa del settore, è però solo del luglio 2005. Il progetto già in questa fase vede coinvolti una serie di imprenditori locali che operano nel settore anche se in comparti diversi (meccanico, chimico-gomma-

⁷ La società TESS Torre e Stabia Sviluppo S.p.a. è nata nel 1994. Negli anni successivi gli è stata affidata la gestione del Contratto d'Area Torrese-Stabiese, uno dei primi contratti d'area promossi in Italia alla fine degli anni '90 per la gestione e il rilancio delle aree di crisi industriale (anche se quella dell'area di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata in provincia di Napoli risale già agli anni '80). È stata tra i primi soggetti in Campania a sviluppare una politica di concertazione, grazie all'attivazione di questo strumento della programmazione negoziata. Con l'acquisizione della quota di maggioranza da parte della Regione Campania e con l'ingresso dei Comuni afferenti al Patto Territoriale del Miglio d'Oro, la TESS ha cambiato denominazione sociale in TESS Costa del Vesuvio ed il territorio di competenza si è esteso a sedici Comuni. Oggi, a conclusione del percorso di fusione con il Patto Territoriale del Miglio d'Oro, la società ha assunto il ruolo di agenzia locale di sviluppo dell'area vesuviana.

plastica, elettronico, piccola carpenteria). Dalla presentazione dello studio di fattibilità al piano progettuale trascorre un lungo periodo di tempo dovuto principalmente a fasi di stallo burocratico e amministrativo che riguardano anche la divisione delle responsabilità tra ministero e Regione Campania e così solo nel gennaio del 2007 la Regione Campania individua nella TESS, l'agenzia di sviluppo locale della Regione, l'organismo cui affidare la redazione dello studio progettuale. Nel maggio 2007 la TESS completa la realizzazione dello studio (valutazione dell'impatto economico, crono programma delle attività, definizione delle risorse umane da coinvolgere, ecc.) e nel mese di luglio dello stesso anno è ufficialmente presentato il progetto. Il 14 aprile 2008 si costituisce il consorzio COSVIN con l'adesione da parte di 10 imprese.

Ma perché nasce il consorzio? L'obiettivo dei promotori, in considerazione dell'eccessiva dipendenza del sistema automotive campano dalle commesse FIAT, è quello di realizzare una diversificazione del prodotto e del portafoglio clienti. La forte dipendenza dalla FIAT, che in passato ha assicurato margini di crescita in una situazione di maggiore protezione sul piano produttivo e di mercato, non riguarda solo il fatturato, ma anche la struttura stessa dell'impresa. Le imprese coinvolte hanno una limitatissima attività commerciale perché sostanzialmente lavorano su monocommessa FIAT e sono, inoltre, sostanzialmente imprese mono-prodotto e mono-settore. Come scrive la TESS con riferimento alle imprese della componentistica campane che sono destinate ad essere coinvolte nel progetto (2006, p. 21), «alle tradizionali resistenze dell'imprenditoria industriale meridionale nei confronti dei rischi connessi all'esercizio di un'autonoma, espansiva capacità di mercato, si è aggiunta, nel caso in esame, una committenza egemone, non solo nell'acquisto in esclusiva del prodotto, ma anche determinante nella tipologia, nella qualità e nella quantità delle produzioni. L'effetto finale di una dinamica imprenditoriale relativamente modesta è che, in larga misura, le imprese campane e quelle, anche molto più grandi, con stabilimenti situati in Campania, finiscono per subire una carenza strutturale grave: la mancanza di un prodotto proprio. Né valgono le pur esistenti, ancorché minime eccezioni. Alla carenze di prodotto si accompagna inevitabilmente, con pari rilievo, quella della modesta capacità di mercato». E ancora con riferimento a queste imprese si denuncia il fatto che l'industria della componentistica in Campania «non presenta strutture o esperienze di collegamento e/o integrazione, né orizzontale, fra le imprese più strutturate, né verticale, fra le imprese primarie e quelle fornitrici e subfornitrici» (TESS, 2006, p. 22).

Lo scopo del consorzio è pertanto quello di favorire l'ingresso delle imprese consorziate in mercati alternativi a quello automotive e di stimolare all'interno delle aziende processi di innovazione. Gli obiettivi che ne conseguono sono due: a) allargare i fattori di rischio con l'innovazione di prodotto e la ricerca di mercati alternativi al fine di ampliare il livello del

fatturato; b) aumentare la redditività delle aziende attraverso opportune ristrutturazioni organizzative.

Sul piano operativo vengono individuate inizialmente un gruppo di aziende e dopo la realizzazione di colloqui con gli imprenditori al fine di rilevarne i singoli fabbisogni sono istituiti dei tavoli tecnici con gruppi di lavoro trasversali su temi diversi come gli acquisti, la qualità, ecc. Nessuna delle aziende coinvolte ha una struttura commerciale significativa. Per questo motivo il soggetto proponente individua per ogni impresa una risorsa umana esterna con competenze specifiche di natura intersettoriale e conoscenza dei mercati esteri che inizia a predisporre un piano per la diversificazione settoriale e di mercato. L'ultima fase è quella che riguarda gli aspetti organizzativi circa la modalità di interazione tra le aziende del consorzio. A questo proposito si ritiene opportuna la scelta della forma consortile classica, con la dotazione di strumenti standard come il fondo di rotazione, ma anche di strumenti innovativi come i fondi di sviluppo, ovvero fondi appositamente dedicati ad alcuni progetti del consorzio, la cui adesione riguarderà, e quindi il relativo versamento delle quote finanziarie, solo le imprese interessate. La costituzione del consorzio non è un processo aggregativo semplice se si considera, come sostiene Vecchi, che si tratta in prevalenza di "imprenditori di prima generazione, che considerano l'impresa come *cosa propria*". Tra i progetti previsti del consorzio compaiono quelli di gestione dei costi fissi e variabili; quelli per lo sviluppo dei sistemi di sicurezza e il miglioramento dell'ambiente di lavoro; quelli relativi alla qualità (ad esempio con la proposta di utilizzare un laboratorio per il testing comune che consenta anche una saturazione dell'uso delle attrezzature) e agli acquisti, essenzialmente per i consumi energetici, considerato che le aziende fanno riferimento per le loro produzioni a materie prime diverse.

Nel 2009, due imprese escono dal Consorzio perché trasferiscono le produzioni allocate in Campania in altri stabilimenti localizzati all'estero (anche come conseguenza dell'acquisizione di commesse della FIAT fuori dall'Italia), pertanto le imprese che rimangono associate al consorzio si riducono a 8. In questa fase, anche per il perdurare della crisi del settore auto, il consorzio riduce la sua forte connotazione automotive per assumere un profilo più orientato ad attrarre le imprese industriali in generale. Alla fine del 2008 il consorzio presenta un progetto per un contratto di programma regionale che prevede un investimento di circa 30 milioni di euro, che ad oggi risulta tuttavia ancora in fase di valutazione⁸.

⁸ Il riferimento è alla legge regionale della Campania n. 12 del 2007 (art. 2) relativa ai contratti di programma regionale. Ad oggi degli 88 progetti presentati che coinvolgevano 557 imprese, per un valore complessivo degli investimenti di circa 2,6 miliardi di euro, con richieste di contributo per circa 1,1 miliardi, i progetti in istruttoria di ammissibilità sono 10, quelli ammissibili 67, quelli non ammissibili 11; 39 sono i progetti in valutazione, tra cui quello del Consorzio COSVIN e del Consorzio Irpinia Automotive Scarl, e 12 quelli approvati. Per un quadro riepilogativo dei contratti di programma regionali della Campania si rimanda all'indirizzo: <http://151.13.210.23/Incentivi/CruscottoCdP.aspx>.

Attualmente il consorzio pur essendo ancora formalmente costituito può considerarsi sostanzialmente non operativo. Le ragioni sono diverse. La prima è dovuta al peggioramento della crisi del comparto auto in Italia e più significativamente in Campania con il lungo fermo produttivo dello stabilimento di Pomigliano. La riduzione dei fatturati ha indotto molte imprese, nell'incertezza del quadro produttivo, a sottrarsi ad un confronto all'interno del consorzio. Alcune imprese hanno, comunque, effettuato propri investimenti, mentre altre hanno trasferito all'estero alcune produzioni o avviato delle nuove attività direttamente "a bordo stabilimento". Anche l'obiettivo della diversificazione di prodotto è stato, di fatto, abbandonato in assenza di finanziamenti come quelli che dovevano provenire dal contratto di programma regionale.

4.2 Consorzio Irpinia Automotive (Campania)

Il Consorzio Irpinia Automotive è un consorzio promosso da Confindustria Avellino nel luglio 2008 che riunisce 20 aziende per la valorizzazione della filiera dell'automotive in provincia di Avellino, dove sono localizzate diverse imprese fornitrici in particolare degli stabilimenti Iris Bus (gruppo Iveco), dell'Alfa di Pomigliano e in numero minore dello stabilimento FIAT Powertrain di Pratola Serra (Pirone, Morsa, 2010). Alla fine del 2008, come nel caso del consorzio COSVIN, il consorzio presenta domanda per l'ammissione a finanziamenti previsti per i contratti di programma regionali della Regione Campania. A questo progetto partecipano 18 delle 20 imprese del consorzio. Il progetto di cui di recente è stato approvato il finanziamento non ha però ancora goduto di alcun trasferimento finanziario da parte della Regione Campania⁹. Nel progetto del contratto di programma erano previsti prevalentemente, da parte delle imprese, investimenti in nuovi impianti, in ampliamenti e in attività di R&S per un volume di investimento di poco più di 62 milioni di euro che avrebbero dovuto determinare un'occupazione aggiuntiva di 134 unità. A questo investimento se ne sarebbe dovuto aggiungere un altro di 20 milioni per una struttura destinata all'attività di certificazione dei materiali. Nel medio-lungo periodo l'obiettivo era quello di dare vita ad un distretto industriale.

Anche in questo caso la forma associativa scelta è quella del consorzio (società consortile con responsabilità limitata). Nello specifico il consorzio si sarebbe dovuto avvalere originariamente di un Centro Servizi Comuni per gli acquisti, di attività di consulenza per la gestione dei sistemi di qualità e sicurezza, nonché di una serie di attività rivolte alla ricerca, alla formazione, al risparmio energetico. Il Centro avrebbe poi realizzato un laboratorio tecnico di taratura e prove sui materiali. Nel medio-lungo periodo l'obiettivo dei proponenti era quello di far diventare il consorzio un'azienda in grado di fornire servizi esterni sul

⁹ Informazioni più recenti ci sono state fornite dal dott. Crescenzo Ventre di Confindustria Avellino.

mercato e di favorire i processi di internazionalizzazione. Come si legge tra gli stessi documenti di presentazione del consorzio questo aveva lo scopo di “di promuovere e regolamentare, lo sviluppo, il coordinamento e la razionalizzazione delle attività economiche e sociali delle imprese in una logica di filiera produttiva nel rispetto pieno dell’autonomia gestionale giuridica delle imprese socie, nonché per conto e nell’interesse delle stesse”. Nel dettaglio lo scopo era quello di operare su segmenti tradizionali dell’attività di impresa quali: la formazione e/o riqualificazione del personale delle aziende associate; l’innovazione di prodotto e di processo; la ricerca tecnologica; la promozione del coordinamento fra le attività delle aziende socie; la promozione di gruppi di acquisto e di vendita; le operazioni di import export; i servizi ai soci in generale.

Come scritto in precedenza le aziende che hanno aderito al consorzio appartengono quasi tutte al comparto metalmeccanico in parte legate alle forniture per lo stabilimento, di recente chiuso¹⁰, della Iris bus di Avellino (gruppo FIAT) e in parte degli stabilimenti della FIAT di Pomigliano e di Pratola Serra (FIAT Powertrain). Tra queste compaiono aziende specializzate nella fornitura di elementi di carpenteria, di componenti in materiale plastico (da formatura e da stampaggio ad iniezione), di stampi e di lamierati stampati a freddo ed a caldo, di trattamenti superficiali (cataforesi, zincatura a caldo, verniciatura), tanto per il settore auto quanto per quello ferroviario.

Nonostante l’ammissione al finanziamento ma non la sua erogazione e, dunque, la situazione di sostanziale stallo del progetto, alcune imprese hanno cominciato ad effettuare gli investimenti inizialmente previsti sperando di versi riconoscere successivamente il contributo al finanziamento da parte della Regione Campania. Tra l’altro la chiusura dello stabilimento della Iris bus ha reso ancora più critico il quadro di quelle aziende che, come scritto in precedenza, avevano parte delle loro produzioni destinate allo stabilimento. Ad oggi la situazione del comparto e la mancata erogazione dei finanziamenti previsti per il contratto di programma regionale approvato hanno determinato una fase di stallo che, di fatto, come già per il caso precedentemente descritto ha determinato un blocco delle attività e dei progetti comuni ipotizzati.

4.3 Il progetto Sub4Lazio di Bic Lazio

Il progetto Sub4Lazio è stato promosso dall’assessorato alle PMI della Regione Lazio nell’ambito del Piano Integrato ex legge regionale n. 46 del 2002 ed ha coinvolto altri partner come la Camera di Commercio di Frosinone, la Provincia di Frosinone, Confindustria

¹⁰ Il 24 dicembre 2011 è stato firmato dalle organizzazioni sindacali e dalla l’accordo per cessazione di attività dello stabilimento per l’autorizzazione all’utilizzo della cassa integrazione straordinaria per i circa mille dipendenti della fabbrica nata alla fine degli anni ‘70.

Frosinone, Federlazio (associazione imprenditoriale), Cna Frosinone, il consorzio delle imprese del settore nautico (Sirena) e il Pa.L.Mer (Parco scientifico e tecnologico del Lazio Meridionale). Il progetto aveva l'obiettivo, come per le esperienze precedenti, di favorire i processi di diversificazione produttiva delle imprese dell'indotto auto dello stabilimento FIAT di Cassino, di promuovere l'avvio di rapporti commerciali e di migliorare la competitività delle singole imprese e così del sistema produttivo locale più in generale anche in considerazione della crisi di FIAT Auto (Federlazio, 2002). Le diverse fasi del progetto sono consistite in: a) selezione delle imprese; b) analisi delle competenze delle imprese selezionate; c) individuazione di nuove opportunità di diversificazione; d) analisi dei potenziali mercati di sbocco e mappatura dei buyer; e) individuazione delle opportunità di sviluppo e supporto all'incontro domanda-offerta; f) assistenza al miglioramento delle capacità competitive delle PMI e infine avvio di una politica di filiera e di distretto.

Per le 52 imprese coinvolte nel progetto in 24 casi sono stati pensati interventi di filiera e di distretto, nei rimanenti 28 di diversificazione produttiva. Le aziende con un potenziale effettivo di successo sono state individuate in 22, di cui 12 per interventi di filiera e/o distretto, 10 per attività di diversificazione¹¹. Più fattivamente quelle per le quali si sono individuate concrete opportunità di successo sono state complessivamente 14: 7 per interventi di filiera e/o distretto, 7 per interventi di diversificazioni. Per quanto riguarda quest'ultima attività si trattava di 4 imprese con possibilità di diversificazione nel campo della nautica, di una nel settore farmaceutico e di 2 nell'aeronautica.

Relativamente agli interventi di filiera e di distretto l'obiettivo era quello di favorire la crescita dimensionale, organizzativa e imprenditoriale attraverso processi di aggregazione e di integrazione (ad esempio attraverso la costituzione delle reti di impresa). Questi interventi erano rivolti in particolare alle PMI imprese che non avevano la possibilità di approcciare clienti di grandi dimensioni. Sul lato degli interventi di diversificazione si trattava, invece, di espandere il core business "per adiacenze", di incentivare la diversificazione verso mercati di sbocco non presidiati, di differenziare e/o adeguare la struttura dell'offerta portafoglio/prodotti. Anche in questo caso il target era quello delle PMI in settori maturi con competenze specifiche "trasferibili". Nel corso del 2008, sia per quanto riguarda le attività di aggregazione/integrazione di filiera, sia per quelle di integrazione di distretto erano state intraprese diverse iniziative come riportato nella tabella 8.

La sostenibilità nel tempo del progetto, finanziato nell'ambito della legge regionale 46 del 2002 sarebbe stata garantita dalle risorse del POR Competitività Lazio 2007-2013 (FESR

¹¹ Di queste 2 hanno poi rinunciato prima di quella che doveva essere la fase conclusiva e di avvio delle attività. Tutte le imprese avevano un fatturato inferiore ai 2 milioni di euro. Nello specifico si trattava di 10 aziende meccaniche, 3 del comparto gomma-plastica, una del comparto tessile, 4 di progettazione e software, 3 di logistica e trasporti.

Asse I), da accordi quadro con banche ed istituti e dal cofinanziamento delle imprese partecipanti.

Tab. 8 – Quadro delle opportunità di integrazione del progetto Sub4Lazio

	PI promotrice	PI coinvolte	Avanzamento	Oggetto integrazione
Aggregazione /integrazione filiera	A	E	Accordo quadro in fase di formalizzazione	Accordo di filiera per offerta chiavi in mano di progettazione/realizzazione / manutenzione isole/linee di produzione
		D	Contratto di ATI per 1° opportunità da redigere entro maggio	
	B	F	Accordo di partnership in fase di formalizzazione	Realizzazione di attività di realizzazione e manutenzione stampi
	C		Valutazione dell'opportunità di partnership in corso	G intende integrarsi con aziende che realizzano impianti industriali
	D	H-K	Valutazione delle opportunità di partnership in corso	D ha chiesto di incontrare e verificare l'interesse di aziende operanti nel settore della meccanica che non svolgono internamente la fase di progettazione meccanica
Integrazione distretto	A	C	Accordo quadro in fase di formalizzazione	Accordo per la presentazione e a clienti comuni / potenziali clienti e per la partecipazione a bandi di gara su attività di progettazione e sviluppo software per automazione, software gestionali
	F	D	Valutazione dell'opportunità di partnership in corso	F nell'ambito della sua strategia di focalizzazione sull'attività di robotica, intende individuare imprese alle quali delegare la realizzazione di alcune attività meccaniche
	K	I	Accordo quadro in fase di formalizzazione Presentazione di un'offerta congiunta alla Piaggio	K ha intenzione di definire un accordo con un'azienda specializzata nell'applicazione della tecnologia RFID a sistemi di tracciabilità per linee di produzione e movimentazione
Filiera	A	F	Ridotta compatibilità tra gli imprenditori F ha in corso una azione di integrazione della filiera realizzata internamente attraverso la creazione di una new-co in Piemonte	Accordo di filiera per offerta chiavi in mano di progettazione/realizzazione / manutenzione isole/linee di produzione
	B	M	Valutazione da parte della B di limitate esperienza nell'attività di attrezzatura della M Ridotta disponibilità ad investimenti in personale ed attrezzature	F nell'ambito della sua strategia di focalizzazione sull'attività di robotica, intende individuare imprese alle quali delegare la realizzazione di alcune attività meccaniche

Fonte: Bic Lazio, stato delle attività al maggio 2009. Le lettere rappresentano le aziende inserite nel progetto.

Anche questo progetto si è tuttavia concluso con un nulla di fatto, sia per le conseguenze della crisi del comparto auto, sia per la crisi che coinvolto il comparto della nautica. Nessuno dei dieci contratti di diversificazione che erano stati avviati ha raggiunto la fase conclusiva. A ciò si aggiunga che la Regione Lazio non ha nel seguito rinnovato il finanziamento del programma determinando in tal modo un arresto delle attività dello stesso. Tuttavia in considerazione della rilevanza del comparto automotive, Bic Lazio e Regione Lazio attraverso l'Assessorato Attività Produttive, nell'ambito del programma della ex legge regionale 46 del 2002 per il sostegno e lo sviluppo delle imprese appartenenti all'indotto dello stabilimento FIAT di Piedimonte San Germano, hanno dato vita al Fondo Cassino.

Il progetto, gestito da Bic Lazio e Unionfidi, prevede servizi e agevolazioni finanziarie per le imprese dell'indotto aventi sede nel territorio della provincia di Frosinone. Per le PMI è prevista la possibilità di usufruire di un contributo in c/interessi per finanziamenti a medio e lungo termine destinati alla realizzazione di programmi di sviluppo aziendale e ad operazioni di consolidamento di passività a breve termine. Per le imprese di nuova costituzione è inoltre previsto un contributo in conto gestione per i costi sostenuti nell'anno in esercizio, per le seguenti categorie: a) spese per prestazione di servizi, godimento beni di terzi (affitto locali per l'esercizio dell'impresa, utenze varie); acquisto di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, limitatamente al fabbisogno delle scorte iniziali; b) spese per formazione e qualificazione dei soci e del personale. Bic Lazio, con il supporto di Unionfidi, effettua gratuitamente a tutte le imprese che presentano domanda una relazione di analisi economica e finanziaria al fine di individuare le azioni necessarie al miglioramento del loro rating interno. L'ultimo bando attualmente disponibile prevede una somma complessiva di finanziamenti pari a 1,3 milioni di euro.

4.4 Il progetto Automolise

Il Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB) si è reso promotore nel 2008 di un progetto per la creazione di un centro di competenza regionale nei comparti dell'automotive e della meccanica avanzata nell'area del Basso Molise. L'obiettivo anche in questo caso era quello di sviluppare un progetto di filiera non solo tra le imprese locali, ma anche con quelle dei territori limitrofi di Abruzzo e della parte settentrionale della Puglia, dove insistono altre aziende del settore automotive¹². Il progetto prevedeva di coinvolgere le PMI più dinamiche del territorio, dove insiste lo stabilimento FIAT-Powertrain di Termoli per la produzione dei motori di bassa cilindrata, da inserire nell'ambito di programmi regionali,

¹² In particolare in provincia di Foggia è localizzato lo stabilimento dell'Iveco dedicato alla produzione dei motori.

nazionali ed europei, in particolar modo riferiti al *VII° Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico*.

L'approccio utilizzato nella prima fase di attuazione del progetto è stato quello del Technical Audit (TA). Si tratta di un metodo volto a identificare i bisogni e i punti di forza e di debolezza delle PMI, sia da un punto di vista delle risorse umane che delle infrastrutture e che come tale non si distingue molto dalle modalità di selezione utilizzate nei precedenti progetti. Questa tecnica consente di identificare e di esaminare i fattori endogeni ed esogeni così da porli in relazione con le performance di un'impresa. In generale la procedura del TA si è sviluppata nel caso del progetto Automolise in tre fasi: la prima consistita in un lavoro preparatorio di identificazione e di selezione delle PMI affiliate al COSIB, maggiormente propense alle attività di innovazione e con un forte interesse a partecipare ai Programmi Europei; la seconda rappresentata da un *audit* generale, in cui ciascuna impresa, attraverso un questionario, evidenziava i propri fabbisogni generali in termini di R&S e trasferimento tecnologico e un'ultima fase relativa all'ottenimento di alcune informazioni dalle PMI in relazione agli obiettivi del progetto.

Come nel caso del progetto Campus Innovazione che sarà illustrato di seguito anche nel caso del progetto Automolise il ruolo del COSIB era soprattutto quello di favorire l'accrescimento della capacità competitiva delle PMI attraverso la diffusione delle tecnologie per l'innovazione con la funzione di promuovere l'integrazione fra il sistema della ricerca ed il sistema produttivo attraverso l'individuazione, la valorizzazione e la diffusione di nuove conoscenze, tecnologie, brevetti e applicazioni industriali al fine di diminuire i costi di produzione delle imprese e di favorirne una loro più dinamica partecipazione al mercato delle forniture.

In quest'ottica il COSIB si era candidato a fornire un ampio ventaglio di servizi alle imprese che includeva la pianificazione strategica e revisione del business; l'accesso ai finanziamenti per lo sviluppo del business; la consulenza e guida ai programmi di miglioramento della catena di fornitura; il supporto tecnico alle imprese nel processo di internazionalizzazione (investimenti all'estero, joint-venture, partecipazione a fiere, expo, ecc.); l'aiuto alle imprese nel migliorare la loro visibilità nei mercati nazionali e internazionali (piani di comunicazione, strategie di marketing, *brand identity building*); l'information sharing (condivisione di informazioni, *best practises*); opportunità di sviluppo di network e partnership; l'accesso ai centri di specializzazione; lo sviluppo di abilità e competenze; training professionali, corsi e consigli sul business. Più ambiziosamente il progetto prevedeva anche la costituzione di apposite divisioni per favorire l'accesso e l'introduzione al mercato manifatturiero europeo dell'automotive (Automolise Autozone), per l'identificazione di opportunità di partnership in Europa (Automolise Europe), per i servizi di assistenza ai

produttori in merito alle questioni legate all'ambiente (Automolise Enviro) e infine per i professionisti nel mondo della consulenza imprenditoriale (Automolise Associates).

Anche questo progetto non ha, tuttavia, avuto una durata temporale ampia fino al punto di non essere riuscito ad andare oltre la stesura di un business plan nell'arco dei suoi circa 3 anni di funzionamento e oltre l'organizzazione di alcuni corsi di formazione per soggetti che a vario titolo operavano nel progetto Automolise, dedicati, ad esempio alle modalità di partecipazione al VII° Programma Quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico o l'organizzazione di visite da parte delle imprese locali delle aziende di distretti dell'automotive presenti altrove in Italia come quello di Bergamo.

4.5 Programma integrato Innovazione Automotive e Metalmeccanica, Campus dell'Innovazione (Abruzzo)

Il programma integrato Innovazione Automotive è un progetto nato su iniziativa di diversi soggetti quali la Provincia di Chieti, Confindustria Abruzzo, la società Sangro-Aventino a.r.l. FIAT-SEVEL, Honda, Centro Ricerche FIAT, Consorzio Aster¹³, Università degli Studi dell'Aquila e altri al fine della creazione di un campus per l'innovazione in provincia di Chieti strettamente connesso alle produzioni dell'automotive localizzate in regione. L'Abruzzo costituisce, infatti, uno dei più importanti poli del settore in Italia per la presenza di aziende di rilievo internazionale come SEVEL, la joint venture di FIAT con il gruppo francese PSA per la produzione dei veicoli commerciali, e Honda (motocicli). Queste due aziende con un gruppo di imprese fornitrici di rilievo mondiale come la giapponese Denso (2 mila dipendenti), la Pilkington (vetri per auto), la Dayco, Pierburg, la Tyco IMM, Tecnomatic e altre imprese minori, impiegano tra i 25 mila e i 30 mila addetti, per un volume di fatturato di circa 8 miliardi di euro, aziende per la maggior parte localizzate in provincia di Chieti¹⁴. La presenza della Honda e così della Denso hanno poi favorito nel corso del tempo una presenza significativa di imprese giapponesi nella catena di fornitura. Proprio per la presenza della Honda nel corso degli anni si è formato un cluster di imprese fornitrici che hanno fatto diventare l'area di Atesa (Chieti) uno dei poli europei della produzione di motoveicoli¹⁵. La

¹³ ASTER è il Consorzio tra la Regione Emilia-Romagna, le Università, gli Enti di ricerca nazionali operanti sul territorio – CNR ed ENEA – l'Unione regionale delle Camere di Commercio e le Associazioni imprenditoriali regionali nato con lo scopo di promuovere e coordinare azioni per lo sviluppo del sistema produttivo regionale verso la ricerca industriale e strategica

¹⁴ Sulle caratteristiche del settore automotive in Abruzzo vedi Eurispes Marche, Eurispes Abruzzo e AdVisia, *Analisi dei settori trainanti dell'economia della provincia di Chieti*, Provincia di Chieti, 2006. Solo per lo stabilimento della SEVEL ai circa 6.500 dipendenti diretti vanno aggiunti circa 4.500 nel solo indotto regionale. Allo stesso modo ai circa 900 addetti diretti dello stabilimento della Honda se ne affiancano altri 1.800 nell'indotto regionale. Solo con riferimento alle 73 imprese che hanno aderito anche al Polo di Innovazione Automotive, di cui diremo in seguito, il fatturato è di 5,5 miliardi di euro per circa 15 mila dipendenti.

¹⁵ La Honda in Europa ha un altro stabilimento di dimensione minore per la produzione di moto in Spagna e un impianto per l'assemblaggio di auto in Inghilterra. A differenza della SEVEL, l'azienda giapponese fin

stessa cosa è accaduta in parte per quanto attiene alle produzioni della SEVEL nel campo dei veicoli commerciali: nel 2011 sono stati prodotti, comprese le versioni per la trasformazione in camper che rappresentano la metà della produzione, 300 mila veicoli.

L'Abruzzo oltre a beneficiare di una specializzazione sul settore automotive possiede anche una significativa presenza, in parte ridottasi negli ultimi anni, di imprese del comparto dell'elettronica. Sia le grandi che le piccole imprese non hanno, tuttavia, al loro interno, soprattutto le seconde, attività di R&S ed è proprio questo limite uno dei fattori che ha spinto nella seconda metà degli anni duemila a concepire il Programma Integrato Innovazione Automotive di cui la società Sangro-Aventino ha curato la proposta e l'organizzazione.

Il Campus Tecnologico che è uno degli obiettivi del programma è oggi in una fase avanzata di realizzazione. Si tratta di una struttura tecnologica pubblica che intende operare in maniera integrata nell'ambito delle produzioni automotive, in particolare di quelle legate ai veicoli commerciali e alle due ruote. In origine la società Sangro-Aventino ha predisposto un bando di concorso per la raccolta di idee finalizzate alla progettazione del Campus (5 le proposte pervenute che sono state poi esaminate e valutate). Il 7 marzo 2008 si è tenuta la conferenza dei servizi preliminare finalizzata alla redazione della variante urbanistica nel comune di Mozzagrogna (provincia di Chieti), scelto per la costruzione del Campus. Nel luglio 2008 è stato prorogato il protocollo d'intesa tra i partner promotori dello studio di fattibilità e sottoscritto l'accordo di programma tra Provincia di Chieti, Confindustria Chieti, Università dell'Aquila e Agenzia di Sviluppo Sangro-Aventino per realizzare la progettazione esecutiva del Campus e supportare la predisposizione e attuazione dell'intero Programma Innovazione Automotive. Il 12 novembre 2008 è stata adottata dal Comune di Mozzagrogna la decisione finale della VAS pubblicata sul BUR della Regione Abruzzo il 17 dicembre 2008¹⁶. Sempre nel 2008 si è costituita la società consortile a responsabilità limitata "Innovazione Automotive e Metalmeccanica", con l'obiettivo di rafforzare e consolidare la filiera e di organizzare, implementare e gestire progetti miranti al rafforzamento e/o completamento di reti di impresa anche tramite contributi pubblici. Nel 2008 alla società afferivano 104 soci, tra cui 59 imprese dell'automotive (incluse le più importanti come FIAT, Honda, Denso e Pilkington), 37 imprese operanti in altri settori, l'Università dell'Aquila e Chieti-Pescara, Centri Ricerche, la Provincia di Chieti e le associazioni imprenditoriali locali.

dall'inizio ha deciso di costruire attorno al proprio stabilimento in Abruzzo una rete di fornitori locali qualificati, favorendo così un tessuto di imprese ben integrate tra loro.

¹⁶ L'8 aprile 2009 è stata adottata dal Consiglio comunale all'unanimità la Variante al Piano Regolatore del Comune di Mozzagrogna. Entro il mese maggio dello stesso anno è stato consegnato il progetto definitivo per completare l'iter definitivo delle autorizzazioni che si sono concluse entro la fine dell'anno. Il 15 giugno 2010 il Consiglio comunale di Mozzagrogna ha approvato definitivamente la Variante al Piano per la realizzazione del Campus. Ad oggi una volta acquisire le risorse finanziarie e una volta individuata la stazione appaltante, il cantiere è stato considerato cantierabile. L'area interessata al progetto è di circa 85 ettari di terreno ed è ubicata in un'area prossima all'uscita Val di Sangro della A14.

La fase di progettazione del campus si è conclusa a fine maggio del 2008, l'individuazione dell'area è avvenuta nell'aprile del 2009, mentre nel mese di luglio del 2009 sono pervenute tutte le autorizzazioni. La realizzazione del campus è stata concepita in relazione a tre macro-obiettivi: ambiente, sicurezza e competitività. In questo senso stati individuati come fattori di competitività: i crescenti vincoli ambientali, soprattutto in vista di normative più stringenti anche nei paesi emergenti a causa dei crescenti costi dell'energia e dei problemi locali e globali di inquinamento; la riduzione dei tempi e dei costi di sviluppo dei nuovi prodotti; la riorganizzazione dei processi aziendali per aumentarne l'efficienza.

L'obiettivo generale del programma è quello di sviluppare un sistema automotive relativo ai veicoli commerciali e professionali leggeri (due/quattro ruote trasporto persone e merci), capace di rafforzare e consolidare la filiera per migliorare la competitività e per favorire il radicamento ulteriore delle grandi imprese in termini di: a) innovazione di prodotto; b) innovazione di sistema; c) flessibilità di prodotto e dei relativi processi di fabbricazione; d) qualità dei prodotti.

L'incremento delle conoscenze e delle competenze nel sistema dell'automotive e nel comparto metalmeccanico più in generale è stata pensato attraverso l'integrazione della ricerca, delle soluzioni innovative e della cultura d'impresa favorendo l'integrazione tra gli attori della filiera produttiva e la sinergia tra i diversi comparti industriali.

L'intervento principale previsto dal programma è, come scritto in precedenza, il CampusAutomotive che prevede 4 laboratori per la ricerca e lo sviluppo (ingegneria della trasformazione, tecnologie di processi flessibili/low volume, manufacturing a minimo impatto ambientale, virtual testing & physical testing-marketability); la creazione di nuove imprese (spin off); un'area testing e di esposizione prodotti; un'area dedicata alle attività formative e alle altre attività collegate allo sviluppo della filiera. Interventi complementari sono stati individuati nella ricerca industriale e nello sviluppo sperimentale compreso il funzionamento di un polo di innovazione e incubatore; nell'attività per lo sviluppo di filiere produttive sui territori tramite la creazione, l'ampliamento, l'adeguamento, l'innovazione tecnologica in impianti e servizi; nell'adeguamento e nello sviluppo della formazione tra il personale delle aziende¹⁷. Lo sviluppo del tema delle competenze è uno degli aspetti principali del progetto soprattutto se consideriamo che il programma ha previsto la formazione dei quadri delle PMI

¹⁷ È stata prevista anche l'animazione del Polo di Innovazione Automotive (spese di marketing per attirare nuove imprese e gestione delle infrastrutture ad accesso aperto, organizzazione di programmi di formazione seminari e conferenze finalizzati a facilitare la condivisione delle conoscenze ed il lavoro in rete) e servizi specialistici per le imprese aderenti. Allo stesso modo, nel progetto iniziale, è stato previsto di attivare anche il supporto alla creazione e allo sviluppo di nuove imprese high tech, quali la realizzazione di incubatori di imprese, strumenti di promozione di spin off accademici o nuove imprese innovative.

imprese collegate con FIAT e Honda, quest'ultima già impegnata in attività di trasferimento delle competenze alle aziende dell'indotto attraverso il consorzio CISI¹⁸.

Come scritto all'inizio per la gestione del programma e dei finanziamenti è stata creata una società consortile a responsabilità limitata di proprietà pubblica in coerenza con quanto previsto dalla disciplina comunitaria sulla ricerca (2006/C 323/01) che prevede una gestione indipendente dell'attività¹⁹. Come nel caso del consorzio COSVIN sono state previste due possibili quote, un'ordinaria per l'adesione al consorzio, una straordinaria legata a specifiche attività di ricerca cui contribuiscono solo le imprese interessate. Il costo complessivo del programma è stato stimato in 100 milioni di euro con riferimento a finanziamenti provenienti dai "Progetti di innovazione industriale" di Industria 2015 (Fondo strategico per il Paese a sostegno dell'economia reale e decreto legge 23 aprile 2009), dal Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 (approvato con decisione del 17 agosto 2007 C(2007) 3980), dal PAR FAS Regione Abruzzo, dal Programma operativo regionale FSE e da Fondimpresa. Più di recente si è profilata l'ipotesi in relazione all'utilizzo dei fondi PAR FAS (circa 40 milioni di euro, compresi i 5 della programmazione 2000-2006) di sottoscrivere un contratto istituzionale di sviluppo di cui la Camera di Commercio di Chieti dovrebbe essere il soggetto attuatore²⁰.

Più di recente nell'ambito del POR relativamente all'avviso dell'attività I.1.1 "Sostegno alla realizzazione di progetti di Ricerca Industriale e di Sviluppo Sperimentale", le imprese aderenti al Polo di Innovazione hanno presentato alla Regione Abruzzo 8 progetti. Nell'ambito delle attività formative sono stati attivati due corsi, uno per tecnico superiore per l'innovazione di processi e prodotti meccanici (2012), uno per tecnico superiore per l'automazione ed i sistemi mecatronici (2013). Le richieste pervenute per il primo corso sono state 85 a fronte di un numero massimo di unità ammesse pari a 25. I costi sono stati coperti dal contributo MIUR e dal cofinanziamento degli aderenti alla Fondazione all'uopo costituita per la gestione di una parte dei finanziamenti destinati al Campus. In questa direzione il Programma ha puntato anche alla costruzione di una filiera produttiva e formativa attraverso l'istituzione e l'attivazione dell'Istituto Tecnico Superiore Nuove Tecnologie per il made in Italy Sistema Meccanica. Un quadro dei progetti attualmente in corso è contenuto nella tabella 9.

¹⁸ Il consorzio CISI è stato fondato nel 1992 da 13 aziende fornitrici della Honda Italia. Oggi associa 18 medie imprese specializzate nella produzione di componenti e servizi per l'industria motociclistica e automotive

¹⁹ Per la gestione del campus è stato previsto l'affidamento a un organismo di ricerca o ad un intermediario dell'innovazione senza scopo di lucro che non deve trarre vantaggi diretti dalla gestione stessa e che deve garantire l'accesso aperto e il pagamento dell'utilizzo all'Ente pubblico proprietario.

²⁰ Innovazione Automotive, *Programma Innovazione Automotive. Campus dell'innovazione automotive e metalmeccanico*, Relazione sullo stato di avanzamento, 12 giugno 2012.

Tab. 9 – Progetti operativi del Programma integrato Innovazione Automotive

Programma/Fondo	Titolo del progetto
Industria 2015	Progetto Mobilità sostenibile MS01_00006 “Autobus eco-compatibile ottimizzato per la mobilità urbana sostenibile”
Industria 2015	Progetto Made In Italy: DEFCOM
Ministero dell’Ambiente	Progetto “Veicoli innovativi a ridotte emissioni per il trasporto urbano merci & persone”
Unione Europea	Progetti VII Programma Quadro: n. 2 su Fabbrica del futuro
POR FSE Abruzzo	Formazione ed inserimento in Aziende abruzzesi di Intermediari della Conoscenza
Programma Operativo Nazionale “Ricerca e Competitività 2007-2013” Regioni Convergenza ASSE	MATRECO (sui processi di funzionalizzazione dei materiali estetici e strutturali per interni) EVOLUTION (materiali, tecnologie, trazione veicolo elettrico) CONVENIENT (risparmio e recupero energia a bordo).

Fonte: Innovazione Automotive Abruzzo.

Tra le ultime iniziative va segnalata la costituzione del Polo di Innovazione²¹ (raggruppamenti di imprese indipendenti) cui hanno aderito 73 imprese al 15 aprile 2012, con la società consortile Innovazione Automotive e Metalmeccanica (I.A.M). a.r.l. quale soggetto gestore. È, inoltre, in corso anche un’azione di internazionalizzazione con l’attivazione di un protocollo di collaborazione con la Zastava Veicoli della Serbia. Nel dicembre del 2011 I.A.M. ha aderito anche al Contratto di Rete “Rete Automotive Italia”, l’iniziativa promossa da Confindustria Basilicata, e che viene considerata come una buona pratica in direzione della costituzione di un ipotetico meta distretto nazionale dell’automotive. In passato, a questo proposito, I.A.M. aveva partecipato anche con Confindustria Abruzzo ad un progetto del Ministero dell’Industria che coinvolgeva tutte le regioni italiane interessate da significativi investimenti dell’automotive e quindi il sistema delle imprese, un progetto attualmente fermo al CIPE per carenza di risorse, ma che costituisce ad oggi l’unico esempio di politica industriale nazionali di settore.

4.6 Il distretto pugliese della mecatronica

Il distretto mecatronico regionale della Puglia si è costituito nell’ottobre del 2007 con sede a Bari con il supporto dell’Agenzia Regionale per la Tecnologia e l’Innovazione della Regione Puglia (ARTI, 2007). Il soggetto gestore è MEDIS, società consortile a.r.l.

²¹ I Poli di Innovazione sono stati previsti dal Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 della Regione Abruzzo (approvato con decisione del 17 agosto 2007 C(2007) 3980). Il programma di attività per gli anni 2011-15 è stato già approvato e finanziato dalla Regione Abruzzo. Come si afferma nel recente documento di Innovazione Automotive, *Programma ... cit.*, «La sfida è nella capacità di realizzare prodotti a più alto valore aggiunto che riducono gli spazi per i competitor che non dispongono di competenze e tecnologie adeguate. Non sono più sufficienti le innovazioni tecnologiche incrementali, dovute a piccoli miglioramenti delle prestazioni di prodotto tramite l’introduzione di nuove linee di produzione o messa a punto dei processi», p. 2.

partecipata per il 51% dall'Università e dal Politecnico di Bari. Altri soci fondatori del distretto sono stati oltre Confindustria e il Centro Ricerche FIAT²², un gruppo di aziende composto da quelle leader nel campo delle produzioni elettromeccaniche (Bosch, Getrag, Magneti Marelli²³) e da altre minori di origine locale come Consorzio Sintesi S.c.p.a., Masmec S.r.l. (di cui l'attuale proprietario è il presidente del MIDIS), Mer Mec S.p.a., Centro Laser S.c.ar.l. e Itel Telecomunicazioni S.r.l e Centro Laser. Il modello ispiratore di MEDIS è quello di "Corporate Reasearch Center" che prevede una stretta collaborazione fra università e industria.

In qualità di distretto tecnologico²⁴ il MEDIS ha tra i suoi obiettivi quelli di promozione, organizzazione e sostegno della domanda di innovazione; di qualificazione dell'offerta di ricerca, sviluppo, trasferimento tecnologico; di rafforzamento della rete dei servizi per l'innovazione e dei collegamenti tra sistema scientifico e sistema produttivo. Nello specifico si tratta di conseguire attività di a) studio, ricerca, sviluppo di tecnologie, dimostratori e prototipi nel settore della meccatronica, incluse la commercializzazione dei risultati della ricerca, b) di supporto alla pianificazione, all'organizzazione ed allo svolgimento di attività di ricerca e trasferimento tecnologico dei soci; c) di formazione di ricercatori e tecnici qualificati nei settori di attività di interesse della società. In altri termini «Il Distretto pugliese della Meccatronica-MEDIS ha come missione l'aggregazione, sul territorio regionale, delle migliori competenze scientifiche e industriali sulla meccatronica, per attuare una strategia di ricerca, innovazione e formazione finalizzata a: rendere la Puglia leader nello sviluppo di prodotti meccatronici basati sulla ricerca, con una rete scientifica di eccellenza nel campo delle tecnologie meccatroniche, in grado di competere a livello globale (medio periodo); consolidare e sviluppare le attività di ricerca applicata per componenti meccatroniche sfocianti in titoli di brevetto individuali (medio breve periodo); sostenere le PMI pugliesi nello sviluppo di prodotti ad alto valore aggiunto fondati sulla meccatronica, all'interno di logiche di filiera (breve periodo)» (ARTI, 2006, p. 32).

Nell'ambito delle attività di ricerca sopra riportate il MEDIS ha definito delle aree tecnologiche prioritarie che riguardano diversi campi non di esclusiva applicazione nel settore automotive: controlli *real-time*, tecnologie di processo, sensoristica, sistemi di attuazione, relativi componenti/materiali per motori a combustione e relativa fluidodinamica applicata, sistemi e

²² In Puglia sono presenti due Centri Ricerca FIAT, uno a Valenzano in provincia di Bari e uno a Foggia, ambedue i centri dispongono di 13 unità di personale. All'attività dei Centri di Ricerca FIAT e dell'Elasis di Bari coordinata dall'ingegnere Mario Ricco si deve lo sviluppo del common rail, una delle maggiori innovazioni in campo tecnologico per quanto riguarda i motori, il cui brevetto è stato venduto nel 1994 da FIAT alla Bosch.

²³ Bosch produce nello stabilimento di Bari apparecchi frenati e apparati per l'iniezione, Getrag sistemi di trasmissione nello stabilimento di Modugno (Ba), Magneti Marelli (stabilimento di Bari) iniettori per applicazioni benzina, collettori di aspirazione e dispositivi di robotizzazione cambio.

²⁴ In Puglia con l'Accordo di Programma Quadro del 28 aprile 2005 tra MIUR, Ministero dell'Economia e Regione si sono costituiti oltre al distretto tecnologico della Meccatronica anche quello delle nanotecnologie e dell'agroalimentare.

modelli di controllo per applicazioni veicolistiche, area biomedicale e diagnostica ferroviaria. Per quanto riguarda nello specifico il settore dell'automotive il progetto MEDIS 1 prevede lo sviluppo di strategie innovative di controllo per motore diesel in ottica futuri limiti di emissioni, basate su sistemi evoluti di alimentazione motore caratterizzati da nuove architetture progettuali, tecnologie di processo avanzate e sensoristica specifica dei gas di scarico per il controllo a loop chiuso dei processi di combustione; il progetto MEDIS 2 la produzione di dispositivi avanzati per i settori industriali pugliesi. In relazione a questo progetto sono state individuati singoli obiettivi per singole imprese come illustrato nella tabella 10.

Tab. 10 – Obiettivi realizzativi del progetto MEDIS 2

Obiettivo	Oggetto dell'attività di R&S	Azienda responsabile e campi di intervento
OR1	Sviluppo di dispositivi MEMS (Micro Electro Mechanical Systems) e Optoelettronici per componenti meccatroniche	Sintesi S.c.p.a. (Modugno, Bari). Soluzioni e dispositivi di controllo personalizzabili e flessibili e per macchine e robot
OR2	Sviluppo di componenti meccatroniche per sistemi diagnostici ferroviari	MERMEC S.p.a. (Monopoli, Bari). Soluzioni integrate per la diagnostica, il segnalamento e la manutenzione predittiva delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane e tramviarie
OR3	Sviluppo di componenti meccatroniche per la robotica	Sintesi S.c.p.a.
OR4	Sviluppo di componenti meccatroniche per altri settori (biomedicale)	ITEL Telecomunicazioni S.p.a. (Ruvo di Puglia, Bari). Apparecchi elettromagnetici per il settore biomedicale
OR5	Sviluppo di sistemi di microassemblaggio e testing per dispositivi e componenti meccatroniche	MASMEC S.p.a. (Modugno, Bari). Sistemi integrati per automazione e prove funzionali

Fonte: MEDIS.

Ad oggi, anche in considerazione della diversa situazione di mercato delle produzioni meccatroniche, il distretto della meccatronica pugliese risulta insieme con l'Abruzzo l'unica realtà in cui gli obiettivi originariamente previsti sono in fase di realizzazione. Le principali aziende del comparto Bosch, Getrag e Magneti Marelli hanno superato la fase di crisi che pure le aveva interessate negli anni precedenti (2008-2009), quando si era addirittura preventivava la chiusura delle prime due. Attualmente Bosch, che nello stabilimento di Bari impiega 2 mila dipendenti, ha implementato la gamma di prodotti; Getrag produce quello che è considerato il cambio più innovativo presente sul mercato, ai 700 dipendenti diretti ne affianca costantemente altri 200 con contratti di lavoro a termine; Magneti Marelli con un numero di occupati intorno alle 800 unità ha conservato le sue produzioni e ha progetti di sviluppo di nuovi prodotti.

Per quanto riguarda le attuali attività del distretto queste sono concentrate specificatamente su alcuni progetti di ricerca svolti in collaborazione con l'Università e il Politecnico di Bari, grazie anche ad alcuni finanziamenti del Ministero dell'Istruzione e della Ricerca Scientifica (MIUR).

4.7 Progetto ICARO (Basilicata)

ICARO (Innovation Car Opportunity) è un progetto finanziato dal Fondo Sociale dell'Unione Europea che aveva come obiettivo quello di sviluppare un modello di azione comune per la formulazione e l'impianto di strategie regionali di anticipazione del cambiamento e la ristrutturazione nel settore automotive. Il progetto vedeva coinvolte tre regioni europee caratterizzate dalla presenza di importanti aziende del settore automobilistico, Navarra (Spagna), Basilicata (Italia) e Setíbal (Portogallo) in collaborazione con un consorzio internazionale, con quindici tra enti e istituzioni, guidato dal Dipartimento di Industria e Tecnologia, Commercio e Lavoro del Governo regionale della Navarra.

Nel 2006 la società Sviluppo Italia Basilicata, partner italiano del progetto in qualità di agenzia regionale di sviluppo della Regione Basilicata, ha dato avvio all'attività di rilevazione tra le aziende dell'indotto lucano, in collaborazione con Confindustria Basilicata e Consorzio A.C.M. (Auto Componentistica Meridionale)²⁵, che nel frattempo avevano aderito al progetto. Si consideri che le imprese che componevano il settore automotive in regione a quella data erano relativamente poche (Bubbico, 2002; Formez, 1994; Svimez, 1993;). Delle circa 60 esistenti ancora a metà degli anni duemila, 26 erano nate per effetto dell'investimento della FIAT Sata a Melfi (aziende di primo livello), 28 erano pre-esistenti all'investimento della del gruppo torinese in Basilicata e solo 4 erano quelle insediate successivamente all'investimento e neppure tutte collegate alla produzione di questo stabilimento (Bubbico, Pirone, 2006). L'insediamento della FIAT a Melfi, se si fa eccezione per le aziende dell'indotto di primo livello che a suo tempo hanno beneficiato al pari della FIAT di un contratto di programma per la loro localizzazione, non ha determinato la nascita di nuove imprese anche solo nel 2° o 3° livello di fornitura se non in pochissimi casi tra attività di assiemaggio cavi, piccole attività di stampaggio, ma nel complesso in numero non superiore a 5. Altre due piccole aziende del settore si sono insediate in questi anni, ma non per effetto di commesse della FIAT.

Nella prima fase del progetto sono stati realizzati incontri con il personale addetto ai vari livelli della catena produttiva (operai, impiegati, quadri, direttori di stabilimento). Da questo lavoro è emerso un portafoglio di criticità e di proposte basato su 4 assi tematici:

²⁵ Il Consorzio è nato all'inizio degli anni '90 per rappresentare unitariamente le aziende di primo livello dell'indotto di Melfi della FIAT per ciò che riguardava le relazioni sindacali.

competitività, risorse umane, investimenti, istituzioni/territorio anche se il progetto era, in ultima istanza, finalizzato soprattutto ad ampliare le opportunità di sub-fornitura tra le aziende locali. Quest'ultimo dato è di particolare rilevanza se si considera che a quella data, ma si tratta di un quadro che ad oggi non è mutato, gli acquisti da parte delle imprese dell'indotto di primo livello di Melfi provenivano da altre regioni italiane o dall'estero (tab. 11).

Tab. 11 – Origine degli acquisti nel 2006 di un campione di imprese del progetto ICARO

Italia	Distribuzione % degli acquisti sul territorio nazionale	Eestero	Distribuzione % degli acquisti all'estero
Campania	31%	Spagna	25%
Piemonte	23%	Germania	17%
Puglia	15%	Repubblica Ceca	17%
Liguria	15%	Francia	17%
Abruzzo	8%	Polonia	8%
Toscana	8%	Inghilterra	8%
		Portogallo	8%
Totale	100%		100%

Fonte: Sviluppo Italia Basilicata.

Si consideri che alla stessa data dei circa 2.200 particolari (componenti) necessari per l'assemblaggio della Punto solo il 50% proveniva dagli stabilimenti localizzati a Melfi, di cui un numero rilevante come minuteria non prodotta a Melfi ma semplicemente distribuita dall'azienda FDM, mentre fatta eccezione per un 15% di particolari prodotti nelle altre regioni del Mezzogiorno, il resto proveniva o dall'estero o dai tradizionali indotti di Piemonte e Lombardia e che nelle aziende localizzate a Melfi avveniva il più delle volte una semplice attività di pre-assemblaggio di moduli o componenti.

Nell'ambito dell'obiettivo di ampliamento delle ipotesi di sub-fornitura, che al momento riguardavano meno di una decina di aziende su tutto il territorio regionale, erano previste alcune azioni come: l'analisi dell'universo imprenditoriale locale; l'individuazione, con il supporto del consorzio ACM delle aziende potenzialmente inseribili nell'albo fornitori; l'individuazione di misure di aiuto per adeguare le aziende di cui sopra alle esigenze del settore e la creazione di un borsino in cui far incontrare aziende fornitrici e clienti potenziali.

In relazione ad uno degli assi individuati come strategici all'interno del rafforzamento del settore, quello dedicato ai temi della formazione, ICARO prevedeva l'organizzazione di eventi formativi presso scuole ad orientamento tecnico-professionale tenuti dai manager delle aziende ACM, di rafforzare i contatti tra industria e Università con l'obiettivo di conformare i programmi di quest'ultima alle necessità della prima²⁶, di utilizzare gli strumenti di formazione regionali per soddisfare le specifiche esigenze delle aziende; di creazione di

²⁶ Traccia indiretta di un simile obiettivo è stato in parte realizzato negli anni passati con un master in ingegneria finalizzato alla formazione di quadri specializzati, un'esperienza simile a quelle già conosciuta in altre regioni italiane dove era presente, tenuto presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università della Basilicata.

sinergie con Italia Lavoro in modo da poter utilizzare i suoi strumenti nelle politiche del lavoro (come in parte è avvenuto in anni successivi anche se nell'ambito di una misura propria di Italia Lavoro) e con l'istituzione di una procedura di certificazione delle competenze per il settore automotive in collaborazione con l'Associazione Italiana Formatori (AIF). Con riferimento, invece, all'asse "Ricerca e Sviluppo", si trattava soprattutto di un'attività di fund raising per il settore attraverso l'erogazione di attività di assistenza tecnica e progettuale per l'individuazione di fonti di finanziamento e la realizzazione di schede informative sui principali strumenti esistenti a livello nazionale e internazionale come il nuovo Quadro Comunitario di riferimento sugli aiuti di Stato per Ricerca, Sviluppo e Innovazione.

In ultima istanza la filosofia dell'intervento contenuta all'interno del progetto ICARO prevedeva la costituzione di un cluster regionale "diffuso", in grado di sviluppare relazioni industriali ed economiche a livello intersettoriale, in considerazione delle opportunità di finanziamento connesse al riconoscimento di un eventuale distretto industriale di filiera. Quest'ultimo obiettivo è in parte stato ripreso dalla progetto Rete Automotive Italia di cui è stato promotrice Confindustria Basilicata e di cui diremo nel prossimo paragrafo. Relativamente al progetto ICARO come per altri di quelli già osservati in precedenza alla fine del percorso progettuale non sono seguite iniziative concrete, anche in virtù del fatto che le forti limitazioni nelle capacità autonome di acquisto da parte degli stabilimenti dell'indotto di primo livello di Melfi hanno reso sostanzialmente poco realistica la possibilità di coinvolgere le imprese locali, né come pure era stato immaginato vi erano concrete possibilità di trasferire quote di produzione dagli stabilimenti di primo livello ad altri localizzati in regione (criticità dei volumi produttivi, problemi nel trasferimento delle competenze impiantistiche e tecnologiche, certificazione di qualità, ecc.). Se dunque il progetto ha per la prima volta ipotizzato un percorso di sviluppo per le imprese del settore a più di 10 anni dall'insediamento della FIAT a Melfi, i suoi obiettivi sono rimasti sostanzialmente inevasi, sia per lo scarso interesse dimostrato dalla Regione Basilicata, che pure aveva aderito al progetto, sia per le concrete poche opportunità di estendere la rete della sub-fornitura in assenza di un interessamento diretto della FIAT.

4.8 Rete Automotive Italia

Rete Automotive Italia è il primo contratto di valenza interregionale approvato in Italia dal 2009. Il contratto di rete è stato introdotto dall'articolo 3, comma 4-ter, della legge 9 aprile 2009, n.

33 (poi modificata dalla legge 99 del 2009, c.d. legge sviluppo)²⁷. Nello specifico il contratto di rete che si differenzia dall'esperienza dei consorzi, è un contratto in cui due o più imprese si obbligano ad esercitare una o più attività rientranti nei rispettivi oggetti sociali allo scopo di accrescere la reciproca capacità innovativa e la competitività sul mercato. In modo più concreto si può affermare che l'utilità dei contratti di rete, al di là della facilitazione sul piano delle relazioni tra le imprese consiste nelle agevolazioni fiscali che consistono in un regime di sospensione di imposta di cui possono fruire gli utili di esercizio accantonati ad apposita riserva e destinati alla realizzazione di investimenti previsti dal programma comune, preventivamente asseverato²⁸.

Il contratto di rete "Rete Automotive Italia" è stato costituito a Potenza nel dicembre 2011 su iniziativa di Confindustria Basilicata, con l'adesione successiva di Confindustria Campania e Confindustria Chieti con il coinvolgimento di 56 aziende distribuite tra Basilicata (19), Abruzzo (13) e Campania (24) che occupano poco più di 6 mila addetti. L'obiettivo del contratto di rete è quello, come già evidenziato nelle iniziative precedentemente descritte, di favorire la costruzione della filiera e la crescita competitiva delle imprese soprattutto in relazione alla possibilità di aumentare il grado di appetibilità delle produzioni nazionali da parte delle case costruttrici estere. La maggior parte delle imprese che hanno, infatti, aderito al contratto di rete sono localizzate in indotti di diretta derivazione o quasi di stabilimenti della FIAT.

Non vincolato dalla prossimità geografica (come per i tradizionali distretti) lo strumento della rete di imprese è regolato da una serie di rapporti espliciti stipulati tra una o più aziende e le imprese subordinate (fornitori, sub-fornitori, esecutori di opere e servizi). I nuovi orientamenti di politica industriale hanno riconosciuto giuridicamente con la legge n. 33 del 2009 un'esperienza in realtà già diffusa in alcuni territori. La legge ha inoltre esteso le stesse agevolazioni previste per i Distretti Industriali ai Contratti di Rete. Nel Contratto di Rete possono entrare, inoltre, a differenza dei Distretti anche soggetti pubblici e privati come centri di ricerca pubblici e privati, università, associazioni di categoria. Ad oggi, tuttavia, superata la prima fase promozionale, che sembra avere raccolto nuove richieste di adesione e dopo qualche difficoltà sul piano formale legato all'atto costitutivo del nuovo soggetto societario, non sono intervenute sostanziali novità sul piano progettuale. Il perdurare della difficile situazione dell'industria automobilistica nazionale (FIAT) e l'inconsistenza del progetto Fabbrica Italia, che aveva rappresentato un forte stimolo per la promozione del Contratto, oggi rappresentano un fattore di freno, per quanto l'idea di fondo rimanga sempre quella della diversificazione della clientela e dell'internazionalizzazione delle

²⁷ L'articolo 42 della legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122, del decreto legge 78 del 2010, intitolato "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", ha integralmente modificato il quadro normativo del Contratto di Rete.

²⁸ Alla fine di maggio 2012 i Contratti di Rete hanno raggiunto il numero di 333 per 1.767 imprese coinvolte, di cui circa la metà localizzate tra Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana, contro le 286 localizzate nel Mezzogiorno. Per quanto riguarda i settori di appartenenza sempre alla stessa data solo 20 interessavano il comparto metalmeccanico ed altri 6 più specificatamente quello dell'automotive. Sul Contratto di Rete in oggetto si rimanda al rapporto di Confindustria Mezzogiorno, *Proposte per una rete d'impresa per il settore automotive*, a cura di Confindustria Basilicata in collaborazione con RetImpresa, Quaderno n. 79, maggio 2011.

commesse. La costituzione di questa rete, infatti, pur partendo dalla consapevolezza di aumentare il livello di inserimento nelle forniture a livello internazionale delle aziende dell'automotive meridionale contava o presupponeva anche una ripresa dei volumi produttivi e quindi dell'attività industriale e degli investimenti da parte di FIAT Auto, cosa finora non accaduta.

5 Osservazioni conclusive: iniziative locali e politiche industriali nazionali, quali relazioni?

Il quadro che abbiamo appena presentato evidenzia che negli ultimi anni, anche se principalmente tra il 2005 e il 2008, nelle diverse regioni meridionali che ospitavano rilevanti insediamenti dell'industria dell'automotive si sono promosse iniziative volte a sostenere un comparto di particolare rilevanza nel già debole settore manifatturiero nel Mezzogiorno, iniziative e non già politiche per il loro carattere difforme e diversificato data la pluralità degli attori e degli strumenti di promozioni messi in campo. Abbiamo, tuttavia, anche osservato che molti di questi progetti sono andati incontro a difficoltà varie che ne hanno determinato nel corso del tempo un sostanziale fallimento per i motivi che andremo a riassumere in seguito. Uniche eccezioni a questo esito sono i casi del Campus per l'Innovazione, in corso di realizzazione in Abruzzo, e il Distretto pugliese della Meccatronica per ragioni che in parte devono essere probabilmente ricondotte al miglior stato di salute, da un lato, delle produzioni dei veicoli commerciali e del settore delle due ruote (rispettivamente FIAT-SEVEL e Honda), e dall'altro al miglior andamento delle produzioni meccatroniche concentrate in provincia di Bari anche perché prevalentemente orientate, fin dall'origini, all'esportazione e principalmente verso la Germania (questo soprattutto nel caso di Bosch e Getrag e in parte di Magneti Marelli). In quest'ultimo caso la più stretta connotazione tecnologica del progetto del distretto (potenziamento della capacità d'innovazione tecnologica) ha verosimilmente favorito una migliore riuscita dell'iniziativa, grazie anche alla disponibilità di fondi provenienti dal ministero dell'Università che hanno, in questo caso, conosciuto un migliore esito rispetto ad altri finanziamenti che per gli altri progetti sarebbero dovuti provenire da altri ministeri o direttamente dalle Regioni. Anche nel caso del Campus dell'Innovazione dell'Abruzzo la più specifica connotazione tecnologica del progetto ha favorito un percorso di successo, anche considerando una prima forte "fase di diffidenza da parte delle imprese minori associate". Sull'altro versante i fattori di criticità che hanno segnato in negativo le altre esperienze sono riconducibili a più fattori: crisi di settore, assenza di esperienze associative precedenti tra le imprese, scarso ruolo degli enti locali, forte dipendenza dalle commesse FIAT, ecc. Parte di questi fattori sono contenuti nella tabella 12 che in maniera sintetica cerca di offrire un quadro riepilogativo dei fattori di debolezza e di successo delle iniziative locali a sostegno del settore automotive presentate in questo articolo.

Tab. 12 – Alcuni fattori di debolezza e di successo nelle iniziative locali a sostegno del settore automotive in alcune regioni del Mezzogiorno e nel Lazio

Iniziativa	Attività di R&S	Diversificazione produttiva	Livello di dipendenza da FIAT	Precedenti esperienze associative tra le imprese	Stato del contesto produttivo industriale locale	Ruolo dell'ente Regione
Consorzio COSVIN	*	** (+)	*** (+)	*	*	***
Consorzio Irpinia Automotive Sub4Lazio	*	** (-)	*** (+)	*	*	***
	** (-)	** (+)	*** (-)	*	*	****
Automolise	*	** (-)	*** (-)	*	*	*
Programma Integrato Automotive (Campus Innovazione)	****	**	*	**	** (+)	**
Distretto pugliese della Meccatronica	****	** (+)	*	*	** (+)	**
ICARO (Innovation Car Opportunity)	*	*	*** (+)	*	***	*
Rete Italia Automotive (Contratto di Rete)	*	*	*** (-)	*	*	*

Legenda: (*) fattore debole o assente; (**) fattore qualificante; (***) fattore di limite; (****) fattore innovativo; i segni (-) e (+) indicano il livello di intensità del fattore, in termini di minore o maggiore incidenza.

Nel caso dei due consorzi campani (COSVIN e Irpinia Automotive) una prima osservazione va fatta con riferimento al dato che molto probabilmente la costituzione dei consorzi stessi era stata immaginata soprattutto quando si era intravista la possibilità del finanziamento di futuri investimenti in relazione all'approvazione di una legge regionale in Campania sui contratti di programma regionali e meno dal concreto interesse a ricercare modalità di relazione e di collaborazione tra le imprese. Come poi abbiamo visto i notevoli ritardi della Regione Campania, che ad oggi non ha ancora concluso tutta la fase di valutazione per molti progetti e che non ha erogato i finanziamenti per quelli approvati in via definitiva, hanno determinato una sospensione forzata delle attività dei consorzi, che pur esistendo ancora formalmente, non sono di fatto operativi. In entrambe i casi l'obiettivo di superare la forte dipendenza dalle commesse della FIAT è uno degli aspetti più evidenti, insieme, soprattutto nel caso del consorzio COSVIN, a quello della diversificazione produttiva. Nel caso della Campania, più che per altre regioni, va poi considerata la forte crisi del settore automotive, come già scritto in precedenza, che di recente si è anche aggravata con la chiusura dello stabilimento della Iris Bus e la debole ripresa produttiva dello stabilimento di Pomigliano avvenuta solo a partire da gennaio 2012 con l'avvio della produzione della Nuova Panda. Nel caso della provincia di Avellino, inoltre, l'andamento produttivo a singhiozzo dello stabilimento dei motori di FIAT-Powertrain ha reso ancora più complesso il quadro del settore, anche se storicamente le imprese fornitrici locali di questo stabilimento sono state in numero sempre assai ridotto essendo concentrate per la maggior parte nelle regio

settentrionali (Bubbico, 2003)²⁹. Un'altra sostanziale differenza con le esperienze dell'Abruzzo e della Puglia riguarda il fatto che in entrambe i casi, come poi anche per le altre esperienze del Molise, del Lazio e della Basilicata, l'oggetto dell'iniziativa era soprattutto quello di rafforzare e/o ampliare il volume delle forniture, e quindi più significativamente concentrato su aspetti produttivi e meno su attività di R&S che pure erano comprese nell'ambito dei più ampie potenziali attività dei due consorzi³⁰.

Allo stesso modo delle esperienze consortili della Campania, anche nel caso dei progetti Sub4Lazio, ICARO (Basilicata) e Automolise le difficoltà maggiori, oltre che dal mutato contesto delle prospettive di crescita del settore, sono venute dalla maggiore attenzione posta ai temi della forniture piuttosto che a quelle delle attività di R&S. Tuttavia almeno nel caso di Sub4Lazio, il progetto ha presentato probabilmente il migliore processo attuativo in quanto le attività rivolte ad ipotesi di diversificazione delle produzioni sono state le più concrete, fino ad arrivare alla quasi conclusione di alcuni contratti. Il progetto si presentava, inoltre, molto più articolato e comunque favorito, almeno per quanto riguarda l'aspetto della diversificazione di prodotto dalla presenza di comparti prossimi territorialmente per quanto riguarda il settore nautico e quello farmaceutico, a differenza, ad esempio, di Basilicata e Molise, dove l'obiettivo della diversificazione non poteva incontrare comparti manifatturieri prossimi nei rispettivi ambiti regionali a motivo della loro assenza. Nel caso del Lazio abbiamo tuttavia anche osservato che un fattore importante è stato sicuramente la legge regionale n. 46 del 2002, la stessa che ancora oggi permette di finanziare un apposito bando (il Fondo Cassino) rivolto alle imprese dell'indotto automotive di Frosinone³¹. Nel caso del progetto ICARO, il merito è sicuramente quello di aver presentato per la prima volta

²⁹ Nel 2010 il rapporto della Camera di Commercio di Avellino ha segnalato una perdita ulteriore della quota di export del settore «i mezzi di trasporto (motori e autobus) con 141 milioni di euro di export fanno registrare una flessione del 28% pari al 54 milioni di euro in meno, attenuando così in parte l'andamento espansivo dell'economia irpina sui mercati esteri. Di conseguenza il settore perde quota nell'ambito del commercio estero irpino valendo adesso il 16,2% del totale dell'export e passando in terza posizione dopo l'alimentare (24,3%) ed il settore conciario (16,8%)» (Camera di Commercio di Avellino, 2011, p. 11).

³⁰ A questo proposito va segnalato il progetto relativo alla costruzione di un Campus Manufacturing a Melfi da parte della FIAT grazie ai contributi dei fondi FAS (circa 13 milioni di euro) resi disponibili dalla Regione Basilicata, cui si aggiungono 2 milioni di FIAT. Per quanto il progetto risalga al 2008 solo di recente sono cominciati i lavori di costruzione dell'edificio che dovrà ospitare all'interno del complesso del sito della FIAT-SATA il Centro di ricerca. Tuttavia più che un centro di ricerca sull'innovazione di prodotto quello di Melfi si candida ad essere un centro di ricerca sui temi propri del processo di produzione e dell'organizzazione del lavoro (qualità di produzione e del prodotto, efficienza dei processi di fabbricazione, sicurezza e benessere sul posto di lavoro, eco-sostenibilità dei processi produttivi, efficienza dei processi aziendali e della logistica). Questo specifico aspetto rappresenta un limite intrinseco alle possibilità di sviluppo e di coinvolgimento delle altre imprese e soprattutto non lascia intravedere significative attività in relazione all'innovazione di prodotto. Il centro dovrebbe occupare stabilmente non più di 20 unità, ma finora sui destini e sulla missione ultima del Campus non esistono dati certi (Bubbico, 2008).

³¹ Va segnalato a proposito del Lazio anche l'esperienza del Polo per la Mobilità Sostenibile di Cisterna di Latina sorto nel 2008 grazie ad una convenzione tra il Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione, Elettronica e Telecomunicazioni (DIET) dell'Università degli Studi di Roma La Sapienza (ex Dipartimento INFO-COM) e la Regione Lazio (www.pomos.it).

un'attività di monitoraggio rivolto ad ampliare le opportunità di subfornitura per le imprese locali, tradizionalmente deboli e sostanzialmente estranee alla presenza della FIAT e del suo parco fornitori di primo livello. Probabilmente proprio questa debolezza e la non chiara definizione degli interessi della FIAT e del Consorzio ACM hanno contribuito, complice anche lo scarso interesse della Regione Basilicata, a determinare il non proseguimento dell'iniziativa. Ugualmente la stessa marginalità delle imprese molisane costituisce una delle debolezze del progetto Automolise, che in parte come per le esperienze consortili campane, traeva spunto anche dall'opportunità di poter accedere, in questo modo, forse più facilmente ai finanziamenti del POR regionale e del VII° Programma Quadro.

Dal punto di vista della composizione degli attori proponenti il quadro che emerge è abbastanza variegato (tab. 12) ma ciò che si evidenzia piuttosto chiaramente è lo scarso protagonismo delle istituzioni locali, che compaiono quasi sempre in una fase successiva, con l'unica eccezione dalla Regione Lazio per i motivi detti in precedenza (riferimento alla legge regionale n. 46/2002) e in parte della Regione Puglia. Nella maggior parte dei casi, infatti, l'iniziativa progettuale è partita dal mondo associativo, come Confindustria, o da agenzie di sviluppo (Campus per l'Innovazione in Abruzzo, Irpinia Automotive, Distretto Meccatronica, Rete Automotive Italia in Basilicata) nel caso di COSVIN addirittura da singole imprese anche se poi con il supporto dell'agenzia regionale TESS Campania Costa del Vesuvio, mentre nel caso del Lazio (Sub4for) e della Basilicata (progetto ICARO) un ruolo principale hanno avuto le agenzie regionali di sostegno alle attività di impresa, rispettivamente Bic Lazio e Sviluppo Italia Basilicata, che non sempre, come nel caso della Basilicata, ha significato però un interessamento esplicito dell'organismo regionale. Va, tuttavia, anche segnalato a questo proposito che la Regione Basilicata, insieme all'Abruzzo e al Lazio, sono le uniche che hanno inserito nei rispettivi Programmi Operativi regionali (2007-2013) espliciti riferimenti al settore automotive.

Come scritto in precedenza le iniziative locali a sostegno del settore automotive hanno riguardato anche quelle regioni che pur non avendo localizzati stabilimenti FIAT di assemblaggio hanno comunque conservato un'importante presenza produttiva connessa a questo settore, sono un esempio in tal senso la Lombardia e l'Emilia-Romagna, ma anche la Toscana che di recente ha istituito un osservatorio regionale sulla componentistica. Il caso più significativo rimane tuttavia quello del Piemonte, nonostante la riduzione drastica del numero di auto prodotte a Mirafiori, dove storicamente insieme alla FIAT si è sviluppato nel corso di un secolo un diffuso e ricco sistema imprenditoriale che ha progressivamente trasformato il semplice indotto in un distretto, oltre che per la numerosità delle imprese soprattutto per la varietà delle attività in esso sviluppate (fabbricazione di impianti, attività design, attività di progettazione, centri stile, attività di R&S, centri di sperimentazione, ecc.).

Dal punto di vista delle iniziative che si sono prodotte in questi anni in questa regione quella sicuramente più interessante è relativa al progetto *From Concept to Car*³², un'iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Torino nel 2003 che ha come obiettivo di ridurre la dipendenza delle imprese locali da FIAT, orientando le imprese verso l'estero, con particolare attenzione ai mercati emergenti, fornendo servizi a supporto della capacità commerciale delle imprese nell'incontrare la domanda dei principali buyer internazionali. Ad oggi su un universo di mille imprese coinvolte ne sono state individuate 533 con i requisiti minimi e di queste 150 sono state inserite in progetto di internazionalizzazione. Gli investimenti pubblici dal 2003 al 2009 sono stati pari a 4,8 milioni di euro, per un ritorno, in termini di fatturato aggiuntivo per le imprese interessate di 40,8 milioni di euro. Sulla base di dati più recenti tra il 2003 e il 2011, questo progetto ha permesso di costruire circa 90 contatti diretti con buyer internazionali, 2.300 incontri organizzati, 93 commesse acquisite, mentre tra commesse raggiunte e commesse fase di negoziazione si è raggiunta la somma di 90 milioni di euro. Inoltre sono stati attratti due costruttori esteri cinesi con impianti nell'area torinese.

L'esperienza della Camera di Commercio di Torino rappresenta sicuramente quella di maggior successo in ambito nazionale, non solo tra quelle promosse dalle Camere di Commercio, ma più in generale rispetto alle diverse iniziative che sono state prodotte finora dagli organismi pubblici e dalle associazioni datoriali. A ciò si aggiunga che l'Unione Industriale di Torino è particolarmente presente nelle iniziative a sostegno del settore per la rilevanza che lo stesso ha in provincia di Piemonte. Negli ultimi anni sono aumentati in particolare tutte quelle attività di promozione e di inserimento soprattutto nei mercati esteri di più recente sviluppo per il mercato dell'auto, dalla Russia al Brasile, passando per gli Stati Uniti e il Canada, piuttosto che per la Cina. Anche sulla base della rilevanza che il comparto ha nell'economia regionale la Regione Piemonte alla fine del 2011 nell'ambito del proprio Programma Operativo Regionale ha approvato la realizzazione della "Piattaforma Innovativa per il settore dell'Automotive" con una dotazione finanziaria di 30 milioni di euro, individuando come tematiche di interesse prioritario quella delle motorizzazioni a basso impatto ambientale, i nuovi materiali e la riduzione delle perdite e del recupero energetico.

Il Piemonte è anche una delle tre regioni interessate dai Contratti di Programma approvati nel maggio 2011 dal CIPE e che vedono come protagonista il gruppo FIAT. I tre contratti di programma per il settore dell'automotive riguardano, infatti, rispettivamente lo stabilimento FIAT Powertrain Technologies di Verrone in provincia di Biella per il Piemonte, lo stabilimento Iveco di Foggia (produzione di motori) per la Puglia e lo stabilimento SEVEL di Atessa (provincia di Chieti) per l'Abruzzo. Sulla base di un finanziamento previsto pari a 630 milioni di euro l'occupazione aggiuntiva che ne dovrebbe scaturire è di circa 800 addetti.

³² Per maggiori dettagli si rimanda al sito www.fromconcepttocar.com.

Ma quale sono le relazioni, se relazioni esistono, tra questa molteplicità di iniziative ed eventuali politiche di livello nazionale? Stabilito che perlomeno con riferimento a quelle che hanno interessato le regioni del Mezzogiorno non vi sono stati in passato, così come per le iniziative ancora in essere, livelli di integrazione si può affermare che ad oggi manca un quadro di coordinamento. Sul piano nazionale si deve affermare anche qui molto semplicemente che manca un intervento che configuri una politica nazionale di settore, un fattore, del resto, quasi inevitabile in considerazione dell'assenza di politiche industriali. L'unica eccezione, a questo proposito, deve essere rintracciata nell'ambito del programma Industria 2015 che a suo tempo (fine 2008) istituì, quando era ancora in carica l'ultimo governo guidato da Romano Prodi con Bersani ministro dell'Industria, un tavolo tecnico sull'Automotive che vedeva coinvolte le Regioni interessate da una significativa presenza industriale connessa all'auto e Invitalia, come agenzia di supporto³³. L'obiettivo del tavolo tecnico era quello di definire una serie di ambiti di azione nelle diverse regioni a sostegno del comparto secondo il quadro illustrato nella tabella 13, individuando per ogni ambito una regione capofila e quelle potenzialmente co-interessate.

Tab. 13 – Ambiti di azione individuate nell'ambito del Tavolo tecnico Automotive (febbraio 2009) per Regione

n°	Regione capofila	Altre regioni interessate	Ambito	Descrizione dell'intervento
1	Basilicata	Piemonte, Trentino, Campania, Lombardia, Abruzzo, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria	Infomobilità & Sicurezza	Qualificazione della domanda pubblica
2	Emilia-Romagna	Piemonte, Lombardia, Puglia, Umbria	Meccatronica Automotive	Evoluzione dei sistemi dell'autotelaio
3	Campania	Piemonte, Lazio, Abruzzo, Basilicata, Molise, Umbria	Ergonomia, design e carrozzeria (interiors e body)	Attività manifatturiere
4	Abruzzo	Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Molise, Campania	Campus dell'Innovazione Automotive e metalmeccanico	Sviluppo delle infrastrutture di ricerca per veicoli commerciali e professionali leggeri
5	Piemonte	Campania, Lazio, Basilicata, Emilia-Romagna, Abruzzo, Lombardia	Progetto "Doppio Zero"	Realizzazione prototipi in larga scala e sperimentazione nuove modalità di trasporto

Fonte: MISE e Invitalia.

Il tavolo si sarebbe dovuto concludere con la stipula di un Accordo di Programma Quadro (APQ) tra il Ministero dello Sviluppo Economico e le Regioni, ma ad oggi di questo APQ non vi è traccia, anche se alcune regioni come il Piemonte hanno comunque avviato già da diverso tempo progetti di ricerca, ad esempio, sul tema dell'infomobility, piuttosto che sull'auto

³³ Il primo tavolo si è riunito il 5 febbraio 2009. Non si hanno riscontri di incontri successivi.

ecologica o i biocombustibili in accordo con i centri di ricerca e le università della Regione (Enrietti, Lanzetti, 2003). Solo più di recente nell'ambito delle attività del Ministero dello Sviluppo Economico del governo attualmente in carica è stato promosso un incontro tra il Ministero e le segreterie nazionali delle principali organizzazioni sindacali al fine di istituire un osservatorio permanente sulle politiche industriali che prevede di istituire azioni specifiche a sostegno del comparto auto³⁴.

Se andiamo poi ad osservare il quadro delle iniziative a livello delle singoli nazioni europee anche qui ci troviamo di fronte ad una molteplicità di azioni anche se più in generale come sostiene Ceccotti, a partire dalle politiche di incentivo per l'acquisto di auto nuove, «la gestione degli aiuti in Europa non è stata supportata da un progetto organico per smaltire l'eccesso di capacità produttiva» (2001, p. 118) presente in Europa³⁵. Quello che tuttavia sembra esistere nel resto dei paesi europei più importanti nel settore dell'industria automobilistica e che manca invece in Italia è un'agenzia nazionale di coordinamento delle iniziative. Scrive, infatti, a questo proposito Ceccotti che in molti paesi europei «le imprese della filiera automotive, spesso con la partecipazione dei governi locali e di altri stakeholder, hanno formato dei cluster caratterizzati dalla presenza di un'agenzia o associazione con il ruolo di supervisione e coordinamento delle iniziative. Queste organizzazioni possono essere di natura pubblica, nate su iniziativa di un ente pubblico locale, oppure privata, interamente finanziate dalle imprese del settore, ed hanno l'obiettivo di sostenere la competitività delle imprese in vario modo: attraverso l'attività di lobbying sulle istituzioni, la consulenza alle imprese in materia di innovazione, iniziative di trasferimento tecnologico, ed in generale iniziative di sviluppo e stimolo della competitività» (2011, p. 121).

Nell'attuale contesto nazionale non sembra profilarsi all'orizzonte un'iniziativa di simile carattere e il rischio rimane pertanto quello del prevalere di logiche locali in grado di non aggredire il problema della competitività del settore su base nazionale, anche se sia nell'ambito del progetto del Campus per l'Innovazione che nel più recente Contratto di Rete aleggia l'ipotesi della costituzione di un meta-distretto nazionale dell'auto. L'aggravamento della situazione produttiva del principale e unico assemblatore (FIAT) e la forte dipendenza di buona parte dell'indotto localizzato nel Mezzogiorno da questo, rappresentano due fattori di particolare criticità che rischiano di diventare irreversibili in assenza di nuovi investimenti (sia pubblici che privati) e di un'attività di coordinamento delle iniziative come in parte il Tavolo tecnico sull'Automotive, a suo tempo costituito, tentava in parte di favorire.

³⁴ L'ultima riunione in ordine di tempo è avvenuta il 5 maggio 2012.

³⁵ Tentativi di stabilire progetti unitari di investimento a livello europeo per il settore dell'auto sono presenti nel programma Manufuture Vision 2020 dell'Unione Europea (www.manufuture.org).

6 Bibliografia

Amin A. (1982), La ristrutturazione della Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno, *Archivio di studi Urbani e Regionali*, 13: 47-88.

ARTI (Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione) (2007), *Il distretto pugliese della mecatronica MEDIS*, Bari.

Balcet G., Enrietti A. (1998), Global and Regional Strategies in the European Car Industry: The Case of Italian Direct Investments in Poland, *Journal of Transnational Management Development*, 3-4, 3: 197-230.

Bardi A. (2005), *La filiera automobilistica in Emilia-Romagna tra evoluzione e tradizione*, in Bardi A., Bertini S., (a cura di), *Dinamiche territoriali e nuova industria. Dai distretti alle filiere*, Bologna: Maggioli.

Bubbico D. (2002), *L'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi. Un'analisi delle produzioni e dell'occupazione*, Roma: Edizioni Meta.

Bubbico D. (a cura di) (2003), *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno. II° rapporto sull'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi e degli stabilimenti Fiat di Campania e Molise*, Roma: Edizioni Meta.

Bubbico D. (2005), *Da Sud a Nord: i nuovi flussi migratori interni. Una ricerca della Fiom Cgil Emilia-Romagna tra i lavoratori delle aziende meccaniche*, Milano: Franco Angeli.

Bubbico D. (2007), Quale filiera dell'«automotive» nel Mezzogiorno?, *Rivista Economica del Mezzogiorno*, 3-4, anno XXI: 815-856.

Bubbico D. (2008), *L'industria dell'auto e della componentistica auto in Basilicata e il prossimo Piano Industriale di FIAT Auto: le iniziative a sostegno del settore automotive in Basilicata*, Fiom Cgil Basilicata, Potenza.

Bubbico D., Pirone F. (2006), *Fiat e industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale. III° rapporto sull'indotto auto della Fiat Sata di Melfi*, Roma: Edizioni Meta.

Bubbico D., Pirone F. (2011), *Fabbrica Italia Pomigliano e l'indotto campano di primo livello. Dalle forniture per i modelli Alfa a quelle per Fiat Nuova Panda*, Fiom Cgil Campania, Napoli.

Cafaggi F., Iamaceli P. (2007), *Reti di imprese tra crescita e innovazione organizzativa*, Bologna: Il Mulino.

Cafaggi F., (a cura di) (2009), *Il contratto di rete*, Bologna: Il Mulino.

Camera di Commercio di Avellino, Osservatorio Economico della Provincia di Avellino (2011), *Rapporto Irpinia 2011*, Avellino.

Camera di Commercio di Torino, STEP Ricerche, Osservatorio della filiera autoveicolare italiana (2011), *L'industria mondiale dell'auto torna a crescere*, Rapporto annuale, Torino.

Ceccotti E. (2011), *Quali politiche industriali per il mercato dell'automotive. Analisi e proposte del Partito Democratico*, Roma: Ediesse.

Confindustria Mezzogiorno (2011), Proposte per una rete d'impresa per il settore automotive, *Quaderno*, 79.

Domaoski B., Gwosdz K. (2009), Toward a More Embedded Production System? Automotive Supply Networks and Localized Capabilities in Poland, *Growth and Change*, 40, 3: 452-448.

Enrietti A. (2004), "Fiat Auto Poland and its Supplier", in Faust M., Voskamp U., Wittke V. (eds.), *European industrial restructuring in a global economy: fragmentation and relocation of value chains*, Göttinge: SOFI. 157-180.

Enrietti A. (2008), L'industria dell'auto fra crisi e trasformazione, in Berta G. (a cura di), *La questione settentrionale. Economia e società in trasformazione*. Milano: Feltrinelli. 273-322.

Enrietti A., Lanzetti R. (2002), Il ruolo della componentistica nella crisi FITA, in *Economia e Politica Industriale*, 116: 117-129.

Enrietti A., Lanzetti R. (2003), La crisi Fiat Auto e la politica industriale locale: il caso del Piemonte, *Stato e Mercato*, 68: 241-264.

Eurispes Marche, Eurispes Abruzzo, AdVisia (2006), *Analisi dei settori trainanti dell'economia della provincia di Chieti*. Provincia di Chieti.

Federlazio (2002), *Indagine sulle ripercussioni della crisi Fiat sull'indotto del Lazio*. Roma.

Florio M., Giunta A. (2011), *Le relazioni pericolose: i fornitori torinesi e la Fiat*, www.nelmerito.com.

Formez (1994), *L'insediamento della Fiat a Melfi e la valutazione delle risorse endogene*. Roma.

Giannola A., Petraglia C. (2007), Politiche dell'offerta e programmazione dello sviluppo. Il dualismo dimenticato, *Rivista Economica del Mezzogiorno*, 1, anno XXI: 13-42.

Giunta A., Nifo A., Scalera D., Subcontracting in Italian Industry. Labour Division, Firm Growth and the North-South Divide (in corso di pubblicazione, *Regional Studies*).

IRES Piemonte (2010), *Ricerca sulla PMI piemontesi del settore automobilistico*. Torino

Pirone F. (2010), Grande Impresa e sviluppo territoriale: il caso della Campania, in *Sociologia del Lavoro*, 118: 183-195.

Pirone F., Morsa G. (2010), *A motori spenti. Rapporto sulla F.M.A. e l'industria dell'Auto in provincia di Avellino*. Fiom Cgil Avellino.

Pirone F., Zirpoli F. (2011), Strategie di sviluppo prodotto, competenze per l'innovazione e la posta in gioco della scelta di localizzazione dell'headquarter FIAT-Chrysler, in *Economia & Lavoro*, 2, anno XLV: 91-106.

Provincia di Torino, Istituto per il Lavoro (2002), *Il futuro della catena di subfornitura automobilistica torinese nello scenario internazionale*. Provincia di Torino, Torino.

Scartezzini R. (1978), *La piccola e media industria nell'area di insediamento dell'Alfa Sud*. Camera di Commercio di Napoli, Napoli.

Svimez (1993), *La Fiat a Melfi. l'industrializzazione del Mezzogiorno*. Bologna: Il Mulino.

TESS Costa del Vesuvio (2006), *Progetti per un nuovo sviluppo in Campania*, Napoli.

Zazzerro A. (a cura di) (2011), *Reti di imprese e territorio. Tra vincoli e nuove opportunità dopo la crisi*. Bologna: il Mulino.

Zirpoli F. (2010), *Organizzare l'innovazione. Strategie di esternalizzazione e processi di apprendimento in Fiat Auto*, Bologna: Il Mulino.

ABSTRACT

In recent years in all regions that have significant industrial hubs linked to the automotive industry, mainly in connection with the production of the FIAT group, has been promoted initiatives of support from entities both public and private such as regional development agencies, chambers of commerce, industry associations, etc. The Paper offers a descriptive framework of the main experiences promoted in this regard, in the South Italy, to highlight the positive aspects and those that constitute a clear limit, such as the absence of any coordination.

The article, therefore, reported cases of initiatives that we have identified in the regions of southern Italy where he focuses great part of assembly of commercial vehicles (FIAT-SEVEL, Atessa), cars (FIAT factories of Pomigliano, Cassino, Melfi) and engines (FIAT Powertrain Termoli, Avellino, Iveco Foggia).

In a context of severe crisis of the automobile industry at the national level the absence of a national industrial policy sector and the absence of a coordinating agency is a factor to limit the initiatives promoted in the South as in other regions of Northern Italy where the industry of the auto component is even more relevant.