

La Fiat e l'industria dell'auto in Campania: quali prospettive di sviluppo?



Pirone - 12/03/2009 [social and political notes]

L'irruzione mediatica della crisi dello stabilimento Fiat di Pomigliano d'Arco ha

evidenziato soprattutto la rilevanza dell'industria dell'auto nelle economie regionali meridionali, sia in termini strettamente economici, sia in termini occupazionali. Il dibattito di questi giorni – com'è giusto che sia – si è soffermato soprattutto sulle misure urgenti di sostegno al reddito dei lavoratori in cassa integrazione e per quelli, meno fortunati, che hanno perso l'occupazione e non beneficiano di nessun ammortizzatore sociale. Manca, tuttavia, un discorso più ampio sulle politiche industriali per lo sviluppo del settore dell'auto, andando al di là delle misure – anche queste d'urgenza – di sostegno alla domanda di mercato. Adesso che si registra un nuovo consenso sull'intervento pubblico e che l'economia reale e la “vecchia” industria sono state rivalutate nelle diverse strategie per invertire il ciclo economico, è opportuno riflettere sulle politiche per il radicamento territoriale dell'industria della componentistica automobilistica, della sua crescita dimensionale e della sua qualificazione produttiva, con un'attenzione specifica per le economie meridionali. Da tempo la ricerca ha evidenziato un processo di decentramento delle attività di assemblaggio della Fiat verso le regioni del Mezzogiorno al quale, a differenza di quanto era stato teorizzato, ha fatto seguito un limitato processo d'induzione di nuove attività imprenditoriali nell'ambito della componentistica automobilistica[1], come dimostrano anche gli investimenti dei primi anni '90 della SATA a Melfi (PZ) e della FMA a Pratola Serra (AV)[2]. La Campania, pur avendo una struttura industriale più estesa e articolata, non fa eccezione, come emerge da un'indagine empirica sugli stabilimenti Fiat e le imprese dell'indotto in Campania[3], condotta da chi scrive con la collaborazione delle strutture territoriali della Fiom e della Filcem. L'indagine, a carattere diacronico, ha analizzato un gruppo d'impreses a gennaio 2003 e dopo cinque anni a gennaio 2008, rilevando a questa data 105 unità locali nel settore automotive, per un totale di 18.347 lavoratori diretti, occupati a tempo indeterminato. Dallo studio emergono alcune criticità, a cominciare da una bassa incidenza delle forniture da parte di unità locali campane sul totale delle forniture che ricevevano gli stabilimenti Fiat in Campania: nel caso di Pomigliano d'Arco (assemblaggio auto), le forniture locali coprivano l'11% del totale; per la FMA Fiat Powertrain Technologies di Pratola Serra (produzione motori), si attestava al 10% e si trattava, nei due terzi dei casi, delle stesse imprese che fornivano anche lo stabilimento di Pomigliano d'Arco; e percentuali analoghe si registravano anche per IRISBUS di Valle Ufita (assemblaggio bus). A ciò va aggiunto un ridotto radicamento territoriale della filiera produttiva, in quanto, rispetto ai 65 stabilimenti che si collocavano al primo livello di fornitura (di cui il 73% era rappresentato da unità locali decentrate di imprese extraregionali), più in basso si contavano solo 38 stabilimenti che operavano nella subfornitura, segmenti della filiera automotive dove tradizionalmente si collocano iniziative imprenditoriali locali (il 56% nel caso osservato). Tra le unità locali di imprese extraregionali si registrava la prevalenza di stabilimenti a carattere solo manifatturiero. Si trattava nella maggior parte dei casi di terminali produttivi di imprese che conservavano nelle aree d'origine (prevalentemente in provincia di Torino e di Milano) tutte le funzioni strategiche, non direttamente connesse alla gestione del ciclo produttivo. Si registrava, inoltre, un livello medio basso di diversificazione di prodotto e di mercato, che si esprimeva in un'elevata incidenza sul fatturato di prodotti/lavorazioni per il settore auto, destinati quasi esclusivamente ad un solo cliente: la Fiat. Ciò implica una rischiosa dipendenza da tutte le vicende che riguardano la Fiat, il suo mercato e le sue scelte strategiche. In termini di sviluppo regionale, emergeva dallo studio un'inerzia da parte di Fiat e dei fornitori di primo livello a modificare il proprio parco di subfornitori e ad orientarsi verso le imprese locali, incentivandone lo sviluppo. D'altra parte, però, si registrava anche una limitata capacità dell'imprenditoria locale d'inserirsi nelle attività di subfornitura, soprattutto di collocarsi in segmenti

a più elevato valore aggiunto. A fronte di questi limiti, dall'indagine si rilevavano alcuni elementi che potrebbero servire da fulcri per una strategia di sviluppo del comparto automotive regionale, puntando soprattutto ad un maggior radicamento territoriale della subfornitura, attraverso la qualificazione delle unità produttive esistenti ed una sistematica interrelazione tra le attività manifatturiere e le istituzioni territoriali, in primo luogo i centri di ricerca e le agenzie locali di sviluppo. Tematiche alle quali soprattutto le strutture territoriali sindacali sono state molto attente nel corso degli ultimi anni e che solo di recente sono state, in parte, recepite a livello istituzionale e imprenditoriale. Si prenda ad esempio emblematico il progetto Fiat "[Nuova Pomigliano](#)" – di non più di un anno fa – per lo stabilimento ribattezzato "Gianbattista Vico". Forse il Piano non ha avuto tempo e modo per esprimere gli effetti del programma di disciplinamento della forza lavoro alle logiche del WCM, ma nell'ottica dello sviluppo della filiera, in particolare di quella localizzata a livello regionale, quel Piano lasciava intravedere un rapporto gerarchico con i fornitori e una bassa sensibilità per lo sviluppo del comparto e per le relazioni con il territorio, se non in un'ottica di mero marketing aziendale. Le potenzialità di sviluppo della Campania sono legate in primo luogo al fatto che si trova al centro di un'area vasta interregionale in cui si concentra la quota più rilevante dell'attività di assemblaggio Fiat e in cui rientrano, oltre ai siti campani, quello di Melfi e quello di Cassino, a cui si potrebbero aggiungere gli agglomerati industriali specializzati nella meccanica con un forte orientamento verso l'*automotive* del Nord-barese, di Termoli e - guardando un po' più su – la Val di Sangro. Al suo interno, inoltre, la Campania fa registrare due aree a specializzazione produttiva nell'ambito della filiera *automotive*: nella provincia di Salerno si rileva una concentrazione di imprese operanti nel settore gomma-plastica intorno ad un'impresa di medie dimensioni fornitrice di primo livello dello stabilimento Fiat di Pomigliano che ha indotto negli anni la crescita di un parco di subfornitori locali; tra la provincia di Napoli e Avellino, invece, si concentrano la maggior parte degli stabilimenti che operano nel settore delle lavorazioni meccaniche con un'articolata rete di rapporti produttivi interaziendali e in cui, soprattutto nella provincia di Napoli, si contano alcune importanti realtà imprenditoriali locali. Su questo capitale sociale nel corso del 2008 sono state avviate interessanti esperienze aggregative nel comparto *automotive* che vanno proprio nella direzione del potenziamento e della qualificazione delle aziende locali che operano nell'ambito della componentistica per auto. Si tratta del consorzio Irpinia Automotive e consorzio Consiv. Il primo, nato su iniziativa di Confindustria Avellino, coinvolge 21 imprese provinciali che operano nella filiera *automotive* e che attraverso questo strumento possono attingere a finanziamenti per progetti di sviluppo. Il Cosvin, invece, nasce su iniziativa di un'agenzia locale di sviluppo – la TESS Costa del Vesuvio – utilizzando incentivi regionali, e coinvolge 5 imprese locali operanti nel napoletano, con funzioni di allargamento dei mercati di riferimento e razionalizzazione dei costi. Si tratta d'iniziative giovani per le quali non è ancora possibile fare una valutazione, se non in termini di segnali di maggiore strutturazione del comparto e di interrelazione tra la struttura produttiva e il contesto istituzionale locale. D'altra parte, in tutte le regioni in cui è presente uno stabilimento *automotive* Fiat sono in corso iniziative locali di potenziamento delle imprese locali di subfornitura: tralasciando il Piemonte dove da tempo l'attenzione delle politiche regionali si è concentrata sulle imprese di componentistica auto[4], in Abruzzo si registra l'iniziativa del *Campus dell'innovazione automotive e metalmeccanica*, in Molise quella di *AutoMolise*, nel Lazio il progetto *Sub4Lazio*, in Basilicata il progetto *I.CAR.O.* e il *Campus per l'innovazione del Manufacturing*, in Puglia quello del *Distretto della mecatronica MEDIS*. Si tratta di una rapida rassegna, non esaustiva, che evidenzia la progressiva regionalizzazione delle politiche di sviluppo del settore dell'auto e una crescente centralità di attori istituzionali locali nel promuovere la qualificazione dell'attività manifatturiera, soprattutto incentivando la prossimità e l'interrelazione con il sistema della ricerca. Su tale aspetto emerge un'altra potenzialità – oggi sottoutilizzata – del sistema *automotive* campano. Proprio a Pomigliano, infatti, è collocato il centro di ricerca Elasis (Fiat Group) che per dimensione e potenzialità di ricerca rappresenta un punto di eccellenza nazionale che potrebbe avere un ruolo molto più rilevante per lo sviluppo della struttura produttiva locale, soprattutto se si considera che opera in un contesto denso di centri di ricerca universitari con i quali solo in alcuni virtuosi casi opera in partnership in ambito formativo e di ricerca industriale. È opportuno evidenziare che, al di là dell'attuale fase emergenziale, il settore dell'auto è segnato da un problema globale di eccesso strutturale di capacità produttiva, rispetto al quale inevitabilmente si gioca anche il futuro dell'industria *automotive* italiana[5]. In questa partita risulterà decisiva la capacità della Fiat di presidiare un adeguato spazio di mercato con le opportune alleanze strategiche globali, ma soprattutto rimanendo al passo sui diversi piani dell'innovazione di prodotto che preannunciano un rapido e radicale ripensamento dell'automobile. Per affrontare questa sfida risulta cruciale sviluppare, su scala locale, la filiera *automotive* con politiche di crescita e qualificazione della struttura produttiva e occupazionale nell'ambito della componentistica auto. In questo senso, sarebbe opportuno partire dalle esperienze locali in atto, che spesso vedono già

coinvolta la stessa Fiat, indirizzandole in un progetto di sviluppo sovraregionale coordinato che, pur mantenendo la forte territorializzazione delle diverse esperienze, sia capace di guardare alle sfide che il settore dell'auto dovrà comunque affrontare oltre l'emergenza della crisi.

*Assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Sociologia e Scienza della Politica dell'Università degli Studi di Salerno

[1] Cfr. Bubbico D., [“Quale filiera dell'automotive nel Mezzogiorno?”](#), in *Rivista economica del Mezzogiorno*, n. 3-4, 2007, pp. 815-856. [2] Cfr. Bubbico D., Pirone F., [Fiat e industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale](#), Meta, Roma, 2006; Bubbico D., Cillis G., Cristiani M., Pirone F., Sacchetto D., [Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno](#), Meta, Roma, 2003. [3] Cfr. Pirone F., [I limiti e le potenzialità di crescita e qualificazione dell'industria dell'auto in Campania](#), relazione a convegno ISIAM “Innovazione e Sviluppo dell'Industria dell'Auto nel Mezzogiorno”, Università degli Studi di Salerno, 3 marzo 2008. [4] Cfr. in particolare le iniziative dell'[Osservatorio sulla componentistica autoveicolare](#) della CCIAA di Torino. [5] Per un'analisi più ampia si rimanda a quanto scritto in questa rivista da Garibaldo F., [Un new deal dell'auto](#), 18 dicembre 2008.