



Fiom Cgil Basilicata

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*

Potenza, 8 maggio 2008
Università degli Studi di Basilicata

Indice

Considerazioni introduttive	p.	5
1. Le tendenze del mercato dell'auto e le produzioni di FIAT Auto	p.	6
2. Il quadro dell'occupazione e delle produzioni dell'indotto di primo livello di Melfi	p.	8
3. Livelli produttivi e occupazionali dello stabilimento SATA	p.	10
4. Le aziende locali del settore <i>automotive</i>: la subfornitura regionale	p.	11
5. L'incidenza dell'industria dell'auto sull'economia regionale	p.	14
6. Politiche pubbliche e incentivi a sostegno del settore auto in Basilicata	p.	17
7. Alcune osservazioni conclusive e alcune proposte	p.	19

Il presente documento è stato redatto da Davide Bubbico (Università degli Studi di Salerno) su incarico della Fiom Cgil Basilicata.

L'autore ringrazia i delegati della Fiom Cgil per la collaborazione offerta nella raccolta di alcuni dei dati inseriti nel rapporto.

Considerazioni introduttive

Quella di oggi è la quarta iniziativa pubblica che la Fiom di Basilicata organizza sui temi dell'industria dell'auto e sul settore dell'*automotive* nella nostra regione. Questo rischia tuttavia di diventare un appuntamento rituale – la prima di queste iniziative si tenne nel febbraio del 2002 – se da subito, a distanza di quindici anni dall'investimento della FIAT a Melfi, non si propone un bilancio su ciò che questo investimento ha significato e poteva significare e su quello che è ancora possibile realisticamente immaginare per la crescita del comparto e dell'occupazione. Se non fosse per l'incidenza che questa industria ha sull'economia regionale e sull'occupazione, questa premessa potrebbe risultare eccessiva, ma proprio la permanenza di una debolezza cronica del tessuto imprenditoriale e degli altri settori manifatturieri che sembrano ormai definitivamente in crisi (chimico, tessile-abbigliamento e per ultimo quello del mobile imbottito) spinge a dover ripensare concretamente alle opportunità ancora legate allo sviluppo del settore della componentistica auto in Basilicata proprio per la presenza della FIAT e di altre grandi aziende della componentistica auto.

Quello dell'auto è un settore che ancora lo scorso anno (anche se per effetto degli incentivi e delle vendite di auto a km 0) ha registrato vendite record sul mercato italiano, ma si tratta anche di un settore che è destinato inevitabilmente a doversi misurare con i problemi della mobilità sostenibile e della sempre più forte necessità di nuovi modelli con motorizzazioni alternative e a basso impatto ambientale¹. A questo proposito, i dati relativi al mercato italiano non sono forse i più indicativi, ma tra il 2005 e il 2007 le auto con motorizzazione ibrida (benzina+metano, benzina+elettrica), oltre a quelle solo metano o benzina+gpl sono passate dall'1,08% al 3,31% delle vendite (fonte UNRAE), da poco meno di 30 mila vetture a poco più di 80 mila.

L'attenzione nei confronti della FIAT e del settore dell'*automotive* in generale deve essere compresa non solo perché l'industria dell'auto è ancora un settore vitale per l'economia europea e con riflessi evidenti anche per le economie dei paesi dell'Europa Centro Orientale, ma perché quello dell'auto, anche per gli elevati livelli di consumo, rimane un prodotto sul quale si concentrano continui investimenti: dalle motorizzazioni alternative, ai materiali di carrozzeria, all'elettronica, alla sicurezza.

In una regione come la Basilicata, ma questa considerazione vale più in generale per il Mezzogiorno dove oggi è concentrata l'80% della produzione di auto e veicoli

commerciali leggeri, che conosce bassi tassi di sviluppo, una bassa partecipazione al mercato del lavoro dovuta alla scarsità di opportunità di inserimento lavorativo e che perde continuamente popolazione per effetto di una ripresa dei movimenti migratori ormai dalla seconda metà degli anni '90, questo comparto può rappresentare ancora oggi, non certo l'unico, ma una delle poche e forse ultime occasioni per il suo sviluppo industriale. Tuttavia il ritardo è grande e le propensioni sempre maggiori da parte della FIAT a delocalizzare quote di produzione all'estero e a ricorrere ai fornitori esteri per una parte della componentistica sono fattori che impongono di guardare con più decisione alla possibilità di nuovi investimenti e soprattutto alla strutturazione e alla crescita della filiera con tutto ciò che ne consegue per le imprese locali che solo in questo modo potrebbero avere la possibilità di inserirsi ancora oggi nelle forniture di secondo e terzo livello, lì dove le imprese regionali della meccanica, ma non solo queste, dovrebbero avere più facilità di ingresso.

1. Le tendenze del mercato dell'auto e le produzioni di FIAT Auto

Lo scenario degli anni più recenti, rispetto a quelli che hanno visto l'avvio della produzione della FIAT a Melfi, sono decisamente mutati, non solo per l'ulteriore perdita di quote di mercato in Italia – una tendenza che si è invertita solo di recente – ma soprattutto per l'emergere sempre più evidente di altri mercati dell'auto, dall'Europa Centro Orientale all'Asia, che stanno ridisegnando le strategie di crescita e di espansione delle case automobilistiche mondiali, comprese quelle di FIAT Auto, sia sul piano produttivo, sia sul piano delle strategie commerciali (tab. 1 e fig. 1).

Il 1990 è stato l'ultimo anno in cui la FIAT (con Alfa e Lancia) ha immatricolato più della metà delle vetture vendute sul mercato italiano. Dal 52,4% del 1990 è scesa progressivamente al 30% nel 2005 per salire alla fine del 2007 ad una quota del 31,4% (tab. 2 e fig. 2). Si tratta di un dato positivo che però anche se sommato a quello del mercato europeo (nel 2007 il 6,1% della quota di mercato, +8,6% rispetto al 2006, migliore variazione tra le prime dieci case automobilistiche del mercato europeo), non offre comunque particolari garanzie per il futuro degli stabilimenti italiani, mentre semmai rischia di aprire una logica competitiva tra questi. Si consideri inoltre che in Polonia sono prodotti attualmente i modelli più venduti, *Panda* e *Nuova Cinquecento*, in Turchia il *Doblò*, in Ungheria con la Suzuki è prodotta *FIAT Sedici*, mentre in Italia i volumi della *Grande Punto* sono stati

¹ Va segnalato che nel 2007 la FIAT è risultata l'azienda leader tra le case costruttrici per quanto riguarda l'immissione sul mercato europeo di vetture con minore emissioni inquinanti di CO2.

“drogati” finora dalla proroga della produzione della vecchia *Punto* (modello 188)² ancora assemblata a Mirafiori e permangono difficoltà per le vetture del segmento C, oltre che per i modelli Alfa e Lancia, i cui volumi sono stabili da diversi anni.

Come sappiamo con la gestione dell'ultimo a.d. di FIAT Auto, la strategia perseguita non è stata più quella delle acquisizioni o anche delle fusioni, dopo l'esperienza non positiva con GM, ma quella di accordi di produzione e di accordi commerciali mirati. Ultimo in ordine di tempo, il trentesimo dell'era Marchionne, è quello che la FIAT ha siglato alla fine di aprile di quest'anno con la Zastava di Belgrado, attraverso un memorandum d'intesa che prevede la costituzione di una nuova società per il 70% di FIAT Auto e per il 30% del governo serbo³. Il memorandum prevede un investimento complessivo nei prossimi tre anni di 700 milioni di euro per una produzione prevista di 300 mila vetture del segmento A e B (nelle previsioni l'erede della futura “Topolino” e un'altra vettura che potrebbe chiamarsi “B Compact” e che si colloca tra la *Nuova Cinquecento* e la *Grande Punto*). È importante sottolineare che il mercato di destinazione sarà tanto quello della repubblica serba che europeo, avendo le vetture prodotte tutti i requisiti richiesti dall'Unione Europea.

La FIAT ha presentato, di recente, risultati economici positivi con la prima trimestrale del 2008, come non accadeva dal 1996. Il Gruppo FIAT Automobilies ha segnato una crescita, rispetto al trimestre dell'anno precedente, dei volumi del 4,1%, pari a 563 mila vetture consegnate. I risultati migliori, nonostante il calo del mercato dell'Europa occidentale, sono stati conseguiti in paesi come la Francia e la Germania; in Brasile le vendite sono aumentate del 35%. I risultati positivi, conseguiti anche e soprattutto con le vendite di Iveco e CNH (macchine agricole) dovrebbero consentire, secondo le previsioni, di chiudere il 2008 con oltre 60 miliardi di euro di ricavi netti. Se, dunque, anche per la divisione auto si registrano risultati positivi, anche tenuto conto della contrazione delle vendite di auto sul mercato italiano e su quello europeo, in un anno, il 2008, in cui non si annunciano nuovi significativi modelli, non si possono nascondere i problemi connessi all'utilizzo della capacità produttiva degli stabilimenti italiani. Nei primi 4 mesi del 2008 il Gruppo FIAT ha conseguito una quota del 31,7% sul mercato italiano contro il 32,5% dei primi 4 mesi del 2007; una riduzione delle vendite del 3,5% rispetto ai

² Tra il 2005 e il 2007 le versioni vendute della Grane Punto e Vecchia Punto sul mercato italiano sono passate dalle 173 mila del 2005, alle 230 mila del 2006 alle 224 mila del 2007 (con una riduzione in particolare delle versioni diesel).

³ Quello con la Zastava non costituisce una novità nel panorama degli accordi industriali di FIAT Auto, poiché la FIAT negli anni passati era già presente nella compagine proprietaria e qui in anni lontani erano state prodotte la 600, la 128 e la campagnola.

primi 4 mesi del 2007, comunque inferiore alla riduzione complessiva delle vendite che è stata dell'8,5%.

2. Il quadro dell'occupazione e delle produzioni dell'indotto di primo livello di Melfi

Il volume complessivo dell'occupazione nelle 20 aziende dell'indotto di primo livello alla fine di marzo del 2008 si attesta su circa 3 mila addetti, più altri 350 tra lavoratori con contratti a tempo determinato e contratti di somministrazione, rispettivamente 146 e 207 (tab. 3 e fig. 3). Si tratta di un dato complessivo, considerando anche i lavoratori con contratti a termine, inferiore di poco più di 300 unità rispetto ai circa 3.650 di fine giugno 2006, quando l'incidenza dei lavoratori con contratti a tempo determinato e di somministrazione era del 18% contro il 12% del marzo 2008 e i volumi della SATA più alti.

Questo dato sconta, come sappiamo, la chiusura di quattro aziende avvenute nel corso degli anni precedenti al 2006 (CF Gomma⁴ e Rejna che hanno concentrato le loro produzioni negli stabilimenti settentrionali, Valeo per la perdita della commessa a favore della Delphi che ha trasferito integralmente all'estero, in Tunisia, l'assemblaggio dei cavi, e per via del progressivo assorbimento del personale della ex Pianfei da parte della Lear a seguito dell'acquisizione totale della produzione dei pannelli porta da parte della Johnson Controls). A questo proposito va anche segnalato che circa 70 ex dipendenti delle aziende Valeo, CF Gomma e Rejna, devono ancora oggi trovare collocazione, nonostante gli impegni assunti dal Consorzio ACM e dalla FIAT in seguito agli accordi siglati a partire dal 2004.

Nonostante la chiusura di queste quattro aziende la tenuta dell'occupazione nelle aziende dell'indotto si giustifica non tanto per i volumi della SATA, quanto per la conservazione di molte delle produzioni che in precedenza erano destinate alla Nuova Lancia Y e al vecchio modello della Punto (ancora in produzione a Mirafiori) e agli altri modelli in produzione negli altri stabilimenti del gruppo in Italia (comprese alcune produzioni per il Nuovo Ducato prodotto nello stabilimento SEVEL di Atessa). Rimangono poche le aziende che producono per gruppi diversi da FIAT (Ergom come da tradizione per il gruppo Peugeot-Citroën, Me.co.flex più di recente per l'Opel dopo aver perso alcune commesse sulla Grande Punto, Mubea per Peugeot);

⁴ È recente (fine aprile) la decisione da parte del gruppo SOGEFI, proprietario della CF Gomma, di chiudere l'unico stabilimento italiano di Mantova (292 dipendenti) con l'avvio delle procedure di mobilità per trasferire l'intera produzione negli altri stabilimenti europei del gruppo presenti in Spagna, Galles e Slovenia.

produzioni che però continuano a mantenere complessivamente uno scarso peso in termini di addetti impiegati e di fatturato.

Per la parte relativa agli investimenti, come abbiamo già scritto in occasione del terzo rapporto sull'indotto SATA⁵, la maggior parte degli investimenti hanno riguardato perlopiù le linee di assemblaggio, alcuni nuovi impianti di saldatura e nuove presse di stampaggio (di particolare rilievo nel caso della Johnson Controls). Sono mancati invece investimenti significativi da parte di nuove aziende e neppure un nuovo significativo coinvolgimento dell'imprenditoria locale nei processi di fornitura e sub-fornitura, aspetto sul quale ritorneremo più avanti.

L'unica iniziativa da segnalare è quella della FT Logistic S.r.l. all'interno dello stabilimento ex GF Gomma, dove attualmente sarebbero impiegate circa venti unità che svolgono in parte le operazioni di certificazione delle produzioni Delphi e in parte alcune attività di preassemblaggio in precedenza affidate dalla FIAT all'Arvil-TNT (come il modulo del riscaldamento)⁶. Sempre nel campo della logistica la Commer TGS ha esternalizzato alla società Mossucca Trasporti la movimentazione finale delle imbottiture alla Lear, assorbendo 18 unità a tempo indeterminato in precedenza utilizzati con contratti di somministrazione⁷.

Nel complesso se le aziende dell'indotto di primo livello di Melfi presentano una relativa stabilità, tanto nei livelli occupazionali, quanto nelle produzioni (come sembra testimoniare l'assenza del ricorso alla cassa integrazione negli ultimi due anni), sono proprio i volumi progressivamente minori della *Grande Punto* che potrebbero incidere sull'utilizzo pieno degli impianti.

Relativamente alle altre 5 imprese fornitrici di primo livello ubicate sul territorio regionale, Industrie del Basento (Potenza), Per.Sud e Imam del gruppo Tiberina (Tito) in provincia di Potenza, Ergom e Orsa Sud del gruppo Adler (Pisticci) in provincia di Matera, non si segnalano particolari variazioni negli organici e nelle produzioni rispetto all'ultima rilevazione del giugno 2006.

Sul fronte delle relazioni sindacali dal giugno 2006 ad oggi le uniche intese raggiunte hanno riguardato perlopiù la modifica degli orari e dei turni in alcune aziende (Johnson Controls, Mubea, FDM, Lear, Automotive Systems-Ergom, HT & L ex SMP), in alcuni casi con l'aggiunta di impegni sulla trasformazione di contratti a termine (è il caso della Mubea) anche in conseguenza della diversa modulazione dei

⁵ Davide Bubbico, Francesco Pirone, *FIAT e Industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale. Terzo rapporto sull'indotto auto della FIAT-Sata di Melfi*, Edizioni Meta, Roma 2006.

⁶ L'azienda fa parte della FT Logistic di Milano con sedi in provincia di Aversa, Chieti e Potenza. A Melfi si tratta di un magazzino per deposito merci autotrasporti conto/terzi.

turni della FIAT SATA. Un quadro riepilogativo del numero giornaliero e settimanale dei turni delle aziende dell'indotto di Melfi è contenuto nella tabella 4.

3. Livelli produttivi e occupazionali dello stabilimento SATA

Nella SATA è attualmente assemblato un unico modello, quello della *Grande Punto*, che a partire da maggio di quest'anno sarà integralmente assemblato nello stabilimento di Melfi per effetto dell'assorbimento dei volumi assemblati a Torino (circa 300 vetture/giorno all'inizio del 2008) che invece ha acquisito la produzione del nuovo modello dell'*Alfa Mito*, un modello del segmento B che utilizzerà lo stesso pianale della *Grande Punto* e che costituirà un modello direttamente concorrente. Quest'ultimo dato in particolare potrebbe rappresentare un fattore di rischio per i volumi dello stabilimento di Melfi, poiché oltre ad appartenere alla stesso segmento si inserisce in una fase di discesa dei volumi della *Grande Punto*, come fanno precludere sia il calo delle vendite sul mercato, sia le chiusure richieste dall'azienda in occasione dei ponti festivi. Rimane l'attesa del restyling della *Grande Punto* che verosimilmente avverrà con le produzioni del 2009, ma in assenza di indicazioni di nuovi modelli nel nuovo Piano industriale tutto questo rappresenta un fattore di incertezza per i volumi assegnati allo stabilimento di Melfi, anche considerando la probabile messa in produzione del modello a metano della *Grande Punto* a partire dall'autunno prossimo.

La parziale riduzione dei volumi prodotti dalla SATA di Melfi permette anche di spiegare la scelta dell'azienda di scendere, dal 7 aprile di quest'anno, da 17 a 15 turni (equiparando nuovamente il modello di turnazione al resto degli stabilimenti italiani fino al dicembre 2008), di aver chiesto una chiusura ponte dal 25 aprile al 4 maggio e di aver già dato indicazione per una disponibilità di tre settimane relativamente al ferie estive. Si consideri inoltre che lo stabilimento con il fermo produttivo di febbraio di quest'anno, a causa della mancata fornitura dei motori provenienti dalla Polonia, ha perso una produzione di circa 8 mila vetture.

Nel 2006 lo stabilimento ha, di fatto, raggiunto la produzione di 360 mila vetture, quella prevista inizialmente a pieno regime (come nel 2001). Fino al 3 aprile 2008 le vetture complessivamente assemblate a Melfi dall'avvio dello stabilimento sono state 4.474.558, di cui 804.752 *Grande Punto* (in produzione dall'autunno 2005).

⁷ Lo stessa azienda, Mossucca Trasporti, starebbe realizzando un'area da destinare alla logistica di 4 mila mq nell'area industriale di San Nicola di Melfi per aumentare e consolidare alcune attività connesse ai servizi di logistica per le aziende dell'indotto di primo livello.

Con il passaggio, deciso unilateralmente, dell'azienda al modello organizzativo della WCM (World Class Manufacturing) lo stabilimento ha conosciuto modificazioni gestionali e organizzative, che qui non saranno discusse, che hanno determinato progressivamente il superamento del modello precedente legato non solo alla fabbrica integrata, ma anche a quello della fabbrica modulare. Non vi facciamo riferimento in questa sede perché costituirà oggetto di riflessioni in un futuro lavoro, sia perché in parte già discusso nelle pagine del terzo rapporto.

Un ultimo dato va riferito all'andamento del numero dei dipendenti SATA. Gli ultimi dati in nostro possesso sono riferiti al settembre 2007, quando gli addetti erano 5.212, di cui 458 impiegati e quadri, 1.113 operai dello Stampaggio e Lastratura, 917 della Verniciatura e 2.724 del Montaggio. Quest'ultimo dato non si discosta di molto da quello del 2006; mancano tuttavia all'appello i lavoratori utilizzati con contratti di somministrazione nel corso del 2005 e del 2006 e ancora nel 2007 nei periodi di massima salita produttiva della *Grande Punto*. In maniera identica risultano nei numeri i dipendenti delle tre aziende che hanno rilevato le attività di logistica (ARVIL-TNT con circa 500 addetti) quelle di fornitura di energia (Fenicie Energia con 58 dipendenti) e di alcuni servizi di approvvigionamento delle vernici (PPG, con circa 30 addetti). Considerando questi ultimi il numero complessivo dei dipendenti della SATA dovrebbe risultare pertanto oggi intorno ai 5.800 addetti (fig. 4).

Nessun dato è invece, finora, disponibile sul numero degli addetti delle circa 110 aziende esterne che sono periodicamente presenti all'interno dello stabilimento in qualità di ditte appaltatrici, così come sembra essere emerso a seguito degli incontri sul tema della sicurezza che si sono svolti in relazione all'ultimo infortunio mortale avvenuto nello stabilimento di Melfi nel marzo di quest'anno.

4. Le aziende locali del settore *automotive*: la subfornitura regionale⁸

L'insediamento della FIAT a Melfi ha riaperto nella seconda metà degli anni '90 il dibattito teorico sul ruolo della grande impresa come agente di sviluppo locale. In particolare, questo dibattito si è concentrato sulla possibilità di sostenere la nascita di iniziative imprenditoriali endogene nel settore della subfornitura della componentistica auto favorite dalla presenza della FIAT e delle imprese del primo livello di fornitura insediatesi contestualmente ad essa. Il monitoraggio sulle dimensioni e sulle caratteristiche dell'indotto locale realizzato in occasione del primo

⁸ Questo paragrafo riprende in buona parte quello contenuto nelle pagine 84-88 del terzo rapporto.

rapporto⁹, rilevava uno scarso coinvolgimento delle aziende locali nelle forniture di primo e di secondo livello. Le imprese individuate a quell'epoca (2001) risultavano poche e il più delle volte impegnate in lavorazioni a basso valore aggiunto. A distanza di quindici anni dall'avvio delle produzioni della SATA a Melfi si possono contare solo tre nuove iniziative imprenditoriali collegate, in qualche modo, alla presenza della FIAT in Basilicata: la LBF di Baragiano (azienda di stampaggio), la ThyssenKrupp di Tito Scalo (l'azienda effettua saldature laser di particolari stampati, lavorazioni che, però solo in piccola parte sono destinate alla SATA e maggiormente a gruppi esteri come la Renault) e la Plasticform di Melfi, azienda nata con i fondi della legge 488 che attualmente produce per il settore dei materiali plastici per l'edilizia, per l'arredo e di recente per il settore auto. A queste tre aziende si è aggiunta più di recente (giugno 2006) la Europlastik di Forenza, sorta con la legge 44, dedicata alla progettazione e alla costruzione di stampi termoplastici¹⁰.

Tuttavia già durante la fase di avvio dell'insediamento FIAT molti¹¹ erano apparsi scettici sulla portata dell'impatto di un insediamento di questo tipo sul sistema produttivo locale, alcuni con posizioni anche molto critiche¹² e con forti dubbi sulla capacità di un complesso industriale come quello della SATA di sviluppare un rapporto con l'imprenditoria locale e di radicarsi nel contesto dell'impresa regionale. Era, però, condivisa l'idea che la concentrazione spaziale dell'indotto di primo livello a San Nicola di Melfi e il modello delle forniture *just in time* avrebbe generato nel breve periodo opportunità di nuove iniziative imprenditoriali nell'ambito del secondo e terzo livello di fornitura, in quelle attività che per la loro relativa semplicità tecnologica e organizzativa potevano essere appannaggio dell'imprenditoria locale. Di fatto, anche il processo di induzione di attività nel secondo e terzo livello di fornitura è risultato quasi assente. In contrasto con quanto previsto inizialmente è, quindi, emersa una situazione di "doppia segmentazione delle imprese di fornitura"¹³ a livello regionale, tra quelle cioè del "recinto" del *just in time* di Melfi e

⁹ Si veda Bubbico D., *L'indotto auto della FIAT-SATA di Melfi. Un'analisi delle produzioni e dell'occupazione*, Meta Edizioni, Roma, 2002, in part. pp. 83-86.

¹⁰ Al momento dell'avvio (luglio 2006) l'azienda risultava avere come un unico cliente la Renault, per la quale realizzava parti in plastica degli alzacristalli.

¹¹ Si veda ad esempio Del Monte A., Giannola A., *Istituzioni economiche e Mezzogiorno. Analisi delle politiche di sviluppo*, NIS, Roma, 1997, pp. 256-261; Svimez, *L'industrializzazione del Mezzogiorno: la FIAT a Melfi*, Il Mulino, Bologna, 1993.

¹² Si veda per esempio Biondi G., "La rete industriale", in Borlenghi E. (a cura di), *L'Italia del 2000. La FIAT a Melfi e il futuro del Mezzogiorno*, Formez, Roma, 1995, il quale si spingeva a delineare uno scenario di sviluppo industriale per poli con gli stessi limiti di quello sperimentato in Basilicata e nel Mezzogiorno già con le politiche di industrializzazione degli anni '60.

¹³ Negrelli S., *Relazioni industriali e gestione delle risorse umane nei sistemi territoriali delle piccole e medie imprese della componentistica auto. Rapporto di ricerca comparata Piemonte-Basilicata*, Università degli Studi di Brescia, Brescia, 2002, dattiloscritto, p. 4.

quelle esterne; e quindi tra le poche esterne che si collocano comunque nei livelli superiori della filiera, cioè imprese che già lavoravano su commessa degli stabilimenti FIAT e in qualche caso frutto di nuovi trasferimenti di fornitori dal Nord, e le altre mediamente più piccole, espressione dell'imprenditoria locale, che lavorano in appalto di altri fornitori e che sono ai livelli più bassi della filiera¹⁴ e restano particolarmente dipendenti dalla fluttuazione delle commesse.

Tra le cause, già discusse nei primi anni '90, circa il mancato sviluppo di un significativo subindotto regionale vanno prioritariamente considerate, da una parte, la strutturale debolezza dell'imprenditoria locale e, dall'altra parte, l'assenza totale di una strategia attiva della FIAT (come anche dei suoi fornitori primari) indirizzata a forzare le economie di apprendimento¹⁵ da parte dell'impresa locale e indurre fattivamente nuove iniziative locali nell'ambito delle subforniture. Se una parte consistente delle imprese locali non sono ancora oggi strutturate adeguatamente (ad esempio in termini di certificazione di qualità) per poter entrare nel settore della componentistica auto o, per quelle che già vi sono, di aumentare la qualità delle forniture e rispondere ad una domanda caratterizzata da elevati volumi, alti standard qualitativi, alto contenuto tecnologico, alta competitività di prezzo e rigidi tempi di consegna, esistono realtà aziendali che al contrario hanno raggiunto appropriati livelli di specializzazione per il settore auto. Di fatto, però, la politica degli acquisti del gruppo FIAT ha privilegiato i tradizionali fornitori. A giustificazione di questa scelta la Svimez ha sostenuto a suo tempo che «i problemi sempre più stringenti di competitività sul mercato internazionale accentuano la necessità di ottimizzare i rapporti costi-qualità, anche nel settore delle forniture. Ciò ha ristretto i margini di tempo virtualmente disponibili per una politica che favorisse un lento processo di formazione di indotto a imprenditoria locale»¹⁶. Se una politica degli acquisti con queste caratteristiche non ha però avuto effetti sulla creazione di imprese locali in grado di entrare nel primo livello di fornitura, anche la subfornitura continua a rappresentare una porta d'accesso con molti ostacoli per l'imprenditoria locale, in quanto i fornitori di primo livello generalmente tendono a conservare i loro

¹⁴ Per un'analisi delle tipologie di imprese che si possono identificare lungo la filiera della fornitura automobilistica si rimanda al rapporto di ricerca Camera di Commercio di Torino & STEP Srl, *Dicesi del far dell'alba. Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana 2005*, Torino, 2005, in part. pp. 53-55.

¹⁵ Ciò era stato auspicato, tra gli altri, da Cersosimo che richiamandosi alle esperienze storiche di Termoli e Cassino, sosteneva la possibilità, nel lungo periodo, di sviluppo di iniziative imprenditoriali locali nell'ambito della fornitura automobilistica con il presupposto di "un impegno mirato a questo obiettivo delle capacità organizzative (la «mano visibile di Chandler») della FIAT stessa, oltre che dei fornitori storici" ("La rivoluzione del lavoro: Melfi e Gioia Tauro", in Cersosimo D., Donzelli C., *Mezzo Giorno. Realtà, rappresentazioni e tendenze del cambiamento meridionale*, Donzelli, Roma, 2000, pp. 116-117).

¹⁶ Svimez, *L'industrializzazione del Mezzogiorno: la FIAT a Melfi*, Il Mulino, Bologna, 1993, p. 87.

tradizionali subfornitori, limitando di molto la presenza delle imprese locali nella subfornitura di secondo e terzo livello.

Tenuto conto dei limiti strutturali allo sviluppo della subfornitura regionale di secondo e terzo livello, i dati raccolti nel terzo rapporto hanno disegnato di una situazione in cui la dimensione complessiva del comparto è rimasta stabile, mentre si sono modificate al suo interno – secondo la logica del “gioco a somma zero” – il peso relativo delle singole realtà imprenditoriali. Da un punto di vista numerico, guardando alle realtà produttive più significative, si rilevano poche nuove imprese (quelle in precedenza citate) e alcune chiusure, come nel caso della REP Elettromeccanica (piccola azienda di terzo livello dedita a piccole produzioni elettromeccaniche come parte dei motorini di avviamenti, induttori, ecc.). Rispetto alle dimensioni medie delle imprese, invece, si osservano, in alcuni casi, processi di crescita, come ad esempio il gruppo Patrone & Mongiello (che hanno ampliato e specializzato verso il settore auto le proprie attività), STM, COM e LBF, mentre per altre imprese si rileva un ridimensionamento evidente dal punto di vista dell'occupazione: così nei casi di Industrie del Basento, gruppo Perazzi (che riunisce le imprese Per.Sud e Feynguss Italiana) ed Euromec che di recente è stata rilevata dalla CLN di Torino, azienda storica specializzata nelle attività di stampaggio. Le informazioni raccolte a livello aziendale su 9 di queste aziende hanno indicato la persistenza di ostacoli per i processi di formazione e di crescita dell'impresa locale. Sulla base delle informazioni raccolte si è evidenziato che le imprese operano prevalentemente nel settore della fornitura di componenti per auto, una parte di queste specificatamente nell'ambito della cosiddetta meccanica di precisione (Pintotecnico, COM, STM, CT), e che conoscono dunque una limitatissima diversificazione settoriale, un fattore limite soprattutto in casi di monocommittenti e crisi di settore, anche se questo non vale per tutte le aziende che anzi in alcuni casi hanno non solo avviato un processo di diversificazione (è il caso della STM) ma anche consolidato un portafoglio clienti più variegato¹⁷. Un quadro riepilogativo con le principali caratteristiche delle aziende richiamate in questo articolo è contenuto nella tabella 5, mentre l'elenco delle 56 aziende del settore automotive, esclusa la SATA, è contenuto nella tabella 6.

5. L'incidenza dell'industria dell'auto sull'economia regionale

La produzione industriale legata al settore dell'auto ha in Basilicata un'importanza tanto in termini di occupati, quanto in termini di incidenza sull'export

e in definitiva sul PIL del settore manifatturiero. I dati relativi al periodo 2000-2006 espressione dei conti economici territoriali pur indicando una riduzione dell'incidenza del settore industriale in questione – in attesa di quelli del 2006 e del 2007 che dovrebbero segnare un diverso peso – dimostrano che l'incidenza dell'industria meccanica legata ai mezzi di trasporto (che nel nostro caso comprende anche le industrie della fabbricazione degli apparecchi meccanici, elettrici ed ottici), rimane comunque elevata anche se passata da un'incidenza sul PIL dell'industria manifatturiera del 37,2% nel 2000 al 30,9% nel 2005 e sul totale del PIL regionale dal 6,3% al 4,2% (tab. 7). Questi dati risulteranno probabilmente diversi quando saranno disponibili i conti territoriali aggregati per gli anni 2006 e 2007, come indirettamente confermato dall'aumento del valore dell'export di settore.

Le variazioni appena osservate valgono, allo stesso modo, per l'incidenza degli occupati dipendenti del settore, anche se a differenza dell'incidenza sul PIL manifatturiero, il peso degli occupati tra il 2000 e il 2005 è in questo caso anche aumentato, ma solo perché è diminuita complessivamente l'occupazione manifatturiera dipendente, passata dalle 37 mila unità del 2000 alle 34,7 mila del 2005; l'incidenza in tal caso è dunque aumentata dal 32,6% al 32,9% pur diminuendo in valore assoluto da 11,4 mila addetti del 2000 a 10,9 mila addetti del 2005. Nel complesso l'occupazione del settore ha mantenuto un'incidenza sull'occupazione totale dipendente del 7% anche negli anni più recenti (tab. 8).

Relativamente all'export l'incidenza delle esportazioni collegate ai mezzi di trasporto, principalmente autoveicoli (tab. 9), si è mantenuta intorno ad una media annuale, tra il 1999 e il 2007, del 63%, con valori superiori nel 1999 (71,4%) e inferiori (54%) nel 2004, ancora nella fase di crisi del gruppo. Nel 2006 il valore dell'export è ritornato su valori più alti (68,3%) a seguito della produzione della *Grande Punto*. Va segnalato a questo proposito che, mentre per l'altro settore più significativo dell'export regionale, quello del mobile, si è assistito negli ultimi due anni ad una forte caduta a seguito del processo di delocalizzazione di buona parte della produzione delle principali aziende, si deve registrare un peso doppio del valore delle esportazioni dell'industria metalmeccanica (esclusa quella dei mezzi di trasporto), in particolare nel triennio 2004-2006 rispetto al periodo 2000-2003 (tab. 10 e fig. 5)¹⁸.

¹⁷ Per ulteriori approfondimenti sull'argomento si rimanda al capitolo 2 del terzo rapporto sull'indotto auto della FIAT SATA di Melfi.

¹⁸ La percentuale di imprese esportatrici tra il primo semestre 2006 e il primo semestre 2007 del comparto Meccanica e Mezzi di trasporto è passata in Basilicata dal 17,9% al 20%, l'incidenza sul fatturato è però scesa dal 31,6% al 28% (un dato in linea con il resto delle imprese per l'incidenza sul

Se la bilancia commerciale regionale è certamente positiva per quanto riguarda gli autoveicoli, un discorso diverso deve farsi per la categoria merceologica (DM343) delle "Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori". Si tratta in altri termini della categoria merceologica che comprende buona parte della componentistica auto. Come mostra la tabella 11 i valori – comunque contenuti – compresi tra il 1995 e il 2007, hanno visto prevalere l'export regionale almeno fino al 1997 e nuovamente tra il 2002 e il 2005, mentre negli ultimi due anni il peso delle importazioni è notevolmente aumentato e si è fatto di gran lunga distante dai valori dell'export (fig. 6). Si tratta di dati difficilmente interpretabili, se non considerando che mentre l'andamento delle importazioni è influenzato da quello delle produzioni della FIAT SATA, quello dell'export risente maggiormente dalla capacità esportativa delle imprese locali del settore *automotive*, rimanendo, come scritto sopra, numericamente limitate le aziende dell'indotto di primo livello di Melfi che forniscono anche altre case costruttrici. Se consideriamo solo il 2007 il 38,6% delle importazioni di parti ed accessori per l'auto è provenute dalla Polonia, un paese dove la FIAT ha due importanti stabilimenti produttivi (auto e motori), il 25% dalla Spagna che negli anni '90 ha attratto molti degli investimenti esteri del settore e il 17,8% dalla Germania, paese tradizionalmente leader nel campo dell'*automotive* (tab. 12 e fig. 7). Diversamente con questi stessi paesi, tranne che per la Germania, l'interscambio appare particolarmente debole, in particolare con la Polonia, la Turchia e il Brasile dove la FIAT ha finora i più importanti insediamenti produttivi esteri. Si esporta quindi maggiormente in Germania (21,7%) in Francia (12,7%) nel Regno Unito (9,8%) e per diversi altri paesi ancora, compresi gli Stati Uniti (5,6%) e il Giappone (5,3%) (tab. 13 e fig. 8).

Quello che qui ci interessa sottolineare è che negli ultimi due anni, anche in corrispondenza della produzione della Grande Punto, il valore delle importazioni è triplicato, mentre quello delle esportazioni è aumentato in misura molto inferiore, probabilmente anche per il numero maggiore di motori provenienti dalla Polonia. La chiusura di alcune aziende dell'indotto di primo livello e i sempre più frequenti processi di delocalizzazione, in assenza di nuovi investimenti da parte dei fornitori di primo livello in Basilicata, può significare il rischio di una riduzione ulteriore del valore e del peso della fornitura di componenti per auto prodotti in Basilicata.

fatturato, ma di molto superiore alla media delle imprese esportatrici, rispettivamente il 10,5% e il 7,5% nel primo semestre 2006 e nel primo semestre 2007). Cfr. Unioncamere Basilicata, Osservatorio Economico della Basilicata, *L'economia della Basilicata nel primo semestre 2007*, Ottobre 2007.

Nella tabella 14 è contenuto l'elenco completo dell'interscambio commerciale per paesi d'importazione e di esportazione per e dalla Basilicata per il triennio 2005-2007.

6. Politiche pubbliche e incentivi a sostegno del settore auto in Basilicata

Le relazioni tra Regione Basilicata e il Gruppo FIAT sono divenute negli ultimi anni più frequenti anche per effetto della regionalizzazione di molti strumenti e finanziamenti pubblici a sostegno delle imprese. È stato così in occasione dell'ultimo Contratto di Programma – quello che ha condotto all'ampliamento di della capacità produttiva dello stabilimento SATA (ampliamento della Lastratura e dell'unità dello Stampaggio). Più recentemente è sopraggiunta anche un'intesa che attraverso l'utilizzo dei Fondi FAS (Fondi per le aree sottoutilizzate) porterà alla creazione di un Campus industriale manufacturing della ricerca in collaborazione con l'Università della Basilicata presso l'area di San Nicola per un finanziamento complessivo previsto pari a circa 15 milioni di euro¹⁹. A questo riguardo è stato siglato un Accordo di Programma Quadro in materia di ricerca scientifica tra la Regione Basilicata e i ministeri dell'Economia e dell'Università per un finanziamento di 14,9 milioni di euro, di cui 12,9 reperiti dai fondi FAS e i restanti 2,2 milioni da fondi privati riferiti alle società di ricerca del gruppo FIAT. Si tratta in altri termini di un centro di ricerca polispecialistico sull'ingegneria di processo dedicato alla ricerca avanzata e lo sviluppo di metodologie e processi produttivi innovativi che dovrebbe essere in grado di elaborare e rendere disponibili soluzioni utili ad accrescere, come recita il documento progettuale, la competitività delle industrie in termini di:

- *qualità della produzione e del prodotto*, attraverso l'ottimizzazione dei processi basata sull'integrazione di nuove metodologie e sistemi di analisi, monitoraggio e controllo sia del prodotto che dei processi produttivi;
- *efficienza dei processi di fabbricazione*, attraverso l'utilizzo esteso di strumenti e metodologie di Virtual Manufacturing (es. digitalizzazione dei cicli produttivi);
- *sicurezza e benessere sul posto di lavoro*, attraverso un approccio sistemico (ergonomia, sicurezza, illuminazione, qualità dell'aria, rumorosità);
- *eco-sostenibilità dei processi produttivi*, attraverso un approccio di progettazione integrato prodotto-processo basato sulla gestione dell'intero ciclo di vita del prodotto;

¹⁹ Al di là di questo pur importante accordo, la strategia del gruppo torinese negli ultimi anni ha puntato a stringere rapporti collaborativi con le Regioni dove sono presenti stabilimenti del gruppo, un dato evidente soprattutto in Piemonte, come confermano i recenti inviti rivolti alle Regioni in occasione della presentazione dei piani industriali.

- *efficienza dei processi aziendali e della logistica*, attraverso l'utilizzo sistemico di Tecnologie Digitali (es. gestione della supply-chain).

Per quanto si tratti di aspetti importanti sul piano dell'organizzazione industriale, del miglioramento delle condizioni di lavoro e su altri aspetti quali l'eco-sostenibilità dei processi produttivi e la logistica, il progetto messo in campo sembra guardare poco al settore della componentistica e quindi al coinvolgimento dei fornitori. Non vi è traccia, in altri termini, di investimenti finalizzati alla nascita di un centro di ricerca e sviluppo proprio sulla componentistica, come pure si era accennato anni fa da parte del Consorzio ACM facendo riferimento ai prodotti e alle lavorazioni di stampaggio. Si consideri, inoltre che l'impatto occupazionale non dovrebbe superare le 20 unità, così come previsto dal piano formativo.

Più strettamente connesso allo sviluppo della filiera e all'ampliamento del numero di imprese locali da coinvolgere nel settore dell'*automotive* è il progetto ICARO²⁰ concluso da Sviluppo Italia Basilicata alla fine del 2007 e che rappresenta la prima iniziativa pubblica, anche perché sostenuta dalla Regione Basilicata e dalla Confindustria e dal Consorzio ACM, che oltre ad aver censito le imprese del settore presenti in regione, ha lavorato sulle possibili strategie di crescita di quelle già fornitrici della FIAT SATA di Melfi e di quelle locali che fanno parte della rete delle forniture destinate allo stabilimento o che ne sono escluse²¹.

Più incentrato sulle politiche attive del lavoro è l'attività svolta da Italia Lavoro Basilicata relativamente alle azioni di promozione ed avvio di tirocini formativi presso le aziende beneficiare delle agevolazioni della legge 488/92 nell'ambito del Progetto Lavoro & Sviluppo. Le imprese selezionate sono state scelte tra quelle del comparto metalmeccanico. Azioni in tal senso sono state promosse, con l'avviamento di tirocini, in alcune aziende dell'indotto di primo livello di Melfi, che avevano beneficiato dei finanziamenti della 488 (Johnson Controls, Mubea, Commer TGS, Benteler) e in altre del comparto metalmeccanico collegate comunque al settore dell'auto (Patrone & Mongiello e IMAM).

Per ultimo nel corso del secondo semestre 2007 presso l'Università degli Studi di Basilicata, in collaborazione con FIAT e Consorzio ACM, ha preso avvio un Master in ingegneria industriale finalizzato alla formazione di quadri specializzati; un'esperienza in parte simile a quella già presente in altre regioni italiane, anche se

²⁰ ICARO (Innovation-CAR-Opportunity) è un progetto cofinanziato dal Fondo Sociale Europeo nato dal comune interesse di enti e istituzioni verso gli effetti che i cambiamenti a livello globale hanno sui contesti produttivi locali, specificatamente nel settore automobilistico. Il progetto è stato realizzato nelle tre regioni della Navarra (Spagna), della Basilicata (Italia) e Setibal (Portogallo) da un consorzio internazionale formato da quindici tra enti e istituzioni, guidato dal Dipartimento di Industria e Tecnologia, Commercio e Lavoro del Governo della Navarra.

più recente per quanto riguarda la collaborazione con le università delle regioni del Mezzogiorno²².

7. Alcune osservazioni conclusive e alcune proposte

Sulla base di quanto finora affermato appare chiara tutta la rilevanza del comparto dell'*automotive* in Basilicata, un comparto di circa 12 mila addetti, che rappresenta un terzo del valore della produzione manifatturiera ed un terzo dell'occupazione industriale. Questi numeri, ma non solo questi richiedono tuttavia l'adozione di scelte strategiche al fine di potenziare e qualificare le produzioni connesse al settore *automotive* in Basilicata, soprattutto sul piano dell'industria della componentistica. La Fiom Cgil è da anni impegnata su questi temi e dimostrazione di ciò sono i 3 rapporti di ricerca prodotti fino a questo momento proprio sul tema dell'indotto auto e del suo potenziamento in Basilicata²³.

Fino al 1993 le imprese regionali impegnate nel settore erano collegate perlopiù alle produzioni meccaniche di precisione anche per effetto della presenza della Magneti Marelli (oggi Industrie del Basento), ma già nel corso degli anni '80 diverse aziende hanno cominciato a stringere rapporti di fornitura con aziende diverse da FIAT, spesso con interessanti proiezioni sui mercati esteri o con fornitori di primo livello della FIAT dediti alla produzione di componenti del motore.

L'insediamento della FIAT a Melfi e con essa di un indotto di primo livello composto di circa 20 aziende non ha determinato però nel corso degli anni, se non in 3 casi, la nascita di nuove imprese anche solo nel secondo e terzo livello di fornitura, o un maggiore coinvolgimento nelle forniture delle aziende "locali" già impegnate nel ramo della componentistica auto, se non nel caso di 10 aziende.

Nonostante il volume produttivo assegnato alla SATA, circa 400 mila vetture l'anno a pieno regime (con un target più prossimo alle 360 mila vetture), e l'accrescersi dei volumi di componenti prodotti a Melfi e destinati anche ad altri stabilimenti del gruppo FIAT in Italia e, in qualche caso, all'estero, le ricadute produttive e occupazioni sono rimaste sostanzialmente ferme. Eppure gli spazi di crescita sono ancora ampi se si considera che almeno la metà dei componenti della

²¹ Per ulteriori approfondimenti si rimanda al documento di Sviluppo Italia Basilicata, *Una strategia regionale per il settore automobilistico lucano*, Dicembre 2007.

²² Per approfondimenti si rimanda alla pagina web:
<http://www.altiformazioneusb.it/master/view.asp?IdMaster=71>

²³ I rapporti cui si fa riferimento sono *L'indotto auto della FIAT-SATA di Melfi. Un'analisi delle produzioni e dell'occupazione* (2002), *FIAT e indotto auto nel Mezzogiorno. Secondo Rapporto sull'indotto auto della FIAT-SATA di Melfi e degli stabilimenti FIAT di Campania e Molise* (2003), *FIAT e industria metalmeccanica in Basilicata: occupazione, imprese e sviluppo territoriale. Terzo rapporto sull'indotto auto della FIAT Sata di Melfi* (2006). Tutti i rapporti sono stati pubblicati dalla casa editrice META di Roma.

Grande Punto proviene da aziende localizzate fuori regione (solo in piccola parte da imprese localizzate nel Mezzogiorno) e dall'estero.

Più volte è stata posta l'attenzione su questo ed altri aspetti ritenendo necessario l'ampliamento e la qualificazione delle produzioni allocate in Basilicata, nonostante le imprese che compongono l'indotto di primo livello siano caratterizzate da una missione produttiva sostanzialmente dedicata alle attività di assemblaggio finale e con forti limitazioni in campo decisionale, trattandosi perlopiù di filiali di produzione, prive di qualsiasi autonomia anche nell'acquisto dei componenti più semplici o delle lavorazioni a minor valore aggiunto.

Se la competizione nel settore dell'auto è giocata sempre di più sul miglioramento della qualità del prodotto ne consegue che i nuovi investimenti in Basilicata dovranno avere come obiettivo di garantire la presenza di produzioni a maggiore valore aggiunto, per intenderci non limitati semplicemente ai processi di assemblaggio. Tali investimenti dovranno garantire, inoltre, l'impiego di manodopera con livelli professionali e formativi più elevati rispetto a quelli attualmente riscontrabili tra la maggior parte della forza lavoro oggi impiegata nello stabilimento FIAT e nelle aziende della componentistica.

Anche in relazione ad alcuni documenti del Dipartimento Attività Produttive della Regione Basilicata²⁴ si ritiene che vadano sostenute e incentivate anche quelle imprese locali che pur operando nel settore sono risultate finora scarsamente coinvolte dalle forniture per la SATA e dall'indotto di primo livello e che potrebbero essere ben inserite in un progetto di filiera.

Un diverso indirizzo da parte della Regione sembra essere contenuto, tuttavia, nel recente provvedimento varato dalla Giunta regionale per il consolidamento del sistema industriale regionale. Fatte salve tutte le considerazioni che si potranno fare nel momento in cui saranno indicate le imprese potenzialmente beneficiarie di tali finanziamenti, alcune possibili proposte per il settore dell'*automotive* sono quelle elencate nei punti successivi.

1. L'acquisizione di produzioni e/o lavorazioni nel secondo e terzo livello di fornitura da parte delle imprese locali non deve determinare un indebolimento delle aziende fornitrici di primo livello localizzate nell'area industriale di Melfi, sia intermini di commesse, sia in termini di occupazione. Le possibili esternalizzazioni dovranno riguardare lavorazioni e produzioni attualmente allocate da parte dei capi commessa fuori regione e all'estero

²⁴ Si fa in particolare riferimento al documento del Dipartimento Attività Produttive della Regione Basilicata del Novembre 2006, *Indicazioni e proposte per un percorso di sviluppo delle attività economiche*.

- presso altri loro stabilimenti o acquisiti da altre aziende che spesso non hanno sede né in Basilicata né nel resto del Mezzogiorno;
2. Vanno potenziate e qualificate le piccole imprese, spesso artigiane, che sono attive nei c.d. servizi indiretti, in particolare nella manutenzione impianti, nella logistica, nell'impiantistica generale (elettrica, acqua, energia in generale) e nei servizi commerciali (in quest'ultimo caso forse del tutto assenti) e che, ad oggi, rappresentano le esigenze maggiormente avvertite dalle aziende dell'indotto di primo livello di San Nicola di Melfi;
 3. Anche se negli ultimi anni l'indotto di San Nicola di Melfi ha conosciuto la chiusura di alcune aziende, per i volumi produttivi oggi allocati presso la SATA e le aziende dell'indotto e in previsione delle ricadute del nuovo Piano Industriale di FIAT Auto che prevede un progressivo aumento della produzione, sia in Italia, sia all'estero, si deve puntare all'insediamento di nuove aziende fornitrici di primo livello, anche in aree industriali diverse da quella di Melfi, come è già avvenuto nell'area industriale di Pisticci. Questo processo di estensione e di localizzazione di una parte aggiuntiva della componentistica in Basilicata potrebbe essere agevolato in questo dalla riduzione dei costi di trasporto e da quelli energetici. La localizzazione più prossima di questi nuovi stabilimenti potrebbe, del resto, assicurare una più certa e tempestiva attività di consegna dei materiali nell'ottica del *just in time*;
 4. Il tessuto imprenditoriale locale, in specie quello che opera nel settore metalmeccanico, come scritto in precedenza, si caratterizza in Basilicata per la presenza di un gruppo di imprese specializzate nella meccanica di precisione (preesistente alla presenza della SATA) e che attualmente gode di un portafoglio clienti diversificato. Queste imprese vanno sostenute al pari delle altre, sia in termini di crescita dimensionale, sia in termini innovativi, anche perché rappresentano quelle che hanno da più tempo stretto rapporti di fornitura con aziende importanti nel settore della componentistica, fattore che ha contribuito ad accrescere le quote di produzione destinate all'esportazione;
 5. Più in generale per le imprese che operano nel settore dell'*automotive*, come dimostra il caso delle imprese dell'Emilia-Romagna, potrebbero essere inacetivate alla diversificazione produttiva (quindi non solo il settore dell'auto, ma anche, altri mezzi di trasporto, elettrodomestici, edilizia ed altri), come già alcune imprese stanno facendo, per limitare il grado di

esposizione nei confronti di un solo settore, che spesso si caratterizza anche per la presenza di un solo committente.

6. Per ultimo, ma non meno importante, bisogna incentivare le aggregazioni tra grandi, medie e piccole imprese del settore per attivare la collaborazione con gli atenei e i centri di ricerca pubblici e privati sul piano delle attività di ricerca, sull'esempio di quanto già realizzato in altre regioni italiane.

In questo quadro non meno importante è il ruolo che deve essere svolto dal Consorzio ACM, di concerto con la Regione e le associazioni imprenditoriali, nonché con la stessa FIAT-SATA, circa l'attrazione di nuovi insediamenti anche per attività non direttamente manifatturiere. Il Consorzio in particolare dovrebbe anche sostenere l'aumento delle commesse e l'ingresso degli stabilimenti di Melfi in produzioni rivolte a committenti diversi da FIAT (situazione che ad oggi interessa solo 3 aziende dell'indotto).

La qualificazione del processo produttivo, deve riguardare anche un più preciso impegno nella ricerca di base e in quella applicata relativa alla componentistica, dove ormai si concentra buona parte dell'attività di progettazione e innovazione delle vetture. Finora questa strada è stata percorsa all'interno dell'area industriale di Melfi solo dal Gruppo ERGOM attraverso il centro di ricerca INNOMATEC, ma si tratta di un'esperienza rimasta isolata e di cui oggi non si conoscono i risultati. Anche per questo il progetto del Campus Manufacturing concorre solo in parte alle potenzialità di sviluppo del settore.

I nuovi investimenti che si andranno a realizzare sia con riferimento alla nascita di nuove imprese, sia con riferimento al potenziamento di quelle esistenti, dovranno, inoltre, dare particolare attenzione agli aspetti formativi e della sicurezza, aspetti sui quali le aziende spesso tendono a realizzare operazioni di risparmio con inevitabili conseguenze sulle condizioni di lavoro in fabbrica (mancanza della prevenzione dai rischi infortuni e dalle malattie), e non ultimo sulla qualità dei processi e dei prodotti.

I nuovi investimenti dovranno, infine, premiare quelle aziende che puntano all'assorbimento in forma stabile dei lavoratori, considerato che oggi le aziende, se non per intervento del sindacato o dispositivo di legge, tendono in pochi casi a procedere alla stabilizzazione dei lavoratori assunti con contratti a termine privilegiando maggiormente un *turnover* a volte esasperato. In questa prospettiva vanno anche trovate soluzioni definitive per i lavoratori ex Valeo, CF Gomma e Rejna dell'indotto di Melfi che finora non hanno trovato re-impiego nelle altre aziende dell'indotto ACM e in SATA.

Indice delle tabelle e delle figure

Tabelle

- Tab. 1 Produzione mondiale di autovetture per area continentale dal 1997 al 2006 – (migliaia di unità)
- Tab. 2 Mercato italiano dell'auto per vetture estere e italiane e relative quote % e variazioni % sull'anno prima – Anni 1990-2007 – valori assoluti e percentuali
- Tab. 3 Addetti delle aziende di primo livello dell'indotto di San Nicola di Melfi per anni vari e per contratto a termine per gli anni 2006 e 2008 – valori assoluti
- Tab. 4 Numero turni giornalieri e settimanali delle aziende dell'indotto di primo livello di Melfi
- Tab. 5 Principali imprese della subfornitura del settore automotive in Basilicata per area industriale, anno di avvio della produzione, tipo di attività e occupazione (giugno 2006)
- Tab. 6 Le imprese *automotive* in Basilicata per livello di fornitura, sede e tipo di prodotto e/o lavorazioni
- Tab. 7 Valore aggiunto ai prezzi di base e prodotto interno lordo della Basilicata per macrosettori e industria dei mezzi di trasporto (valori concatenati – anno di riferimento 2000 (milioni di euro))
- Tab. 8 Occupati dipendenti per macro settore e industria dei mezzi di trasporti (e comparti affini) dal 2000 al 2006 in Basilicata (*media annua in migliaia*)
- Tab. 9 Valori dell'export regionale del comparto mezzi di trasporto negli anni 2005, 2006 e 2007
- Tab. 10 Esportazioni regionali per principali categorie merceologiche (mezzi di trasporto, prodotti meccanici e mobili) dal 1999 al 2007 – valori in migliaia di euro e valori % di riga
- Tab. 11 Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 (Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori) – Anni 1995-2007 – valori in euro
- Tab. 12 Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 nel 2007 per maggiori paesi d'importazione – valori in euro
- Tab. 13 Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 nel 2007 per maggiori paesi d'esportazione – valori in euro
- Tab. 14 Interscambio commerciale della Basilicata in valore per area e paese del prodotto DM343 (parti ed accessori per autoveicoli e loro motori) – Anni 2005-2006-2007 – valori in Euro

Figure

- Fig. 1 Andamento della produzione mondiale di autovetture per area continentale – Anni 1997-2006 – valori in migliaia di unità
- Fig. 2 Andamento del mercato italiano dell'auto per vetture estere e italiane – Anni 1997-2006 - valori assoluti
- Fig. 3 Andamento dell'occupazione nelle aziende dell'indotto di primo livello con l'aggiunta dei lavoratori con contratto a tempo determinato e di somministrazione per i periodi indicati relativi al 2006 e al 2008 – valori assoluti
- Fig. 4 Andamento dell'occupazione alla FIAT SATA di Melfi con esclusione degli addetti delle aziende terziarizzate (Arvil-TNT, PPG e Fenice Energia)
- Fig. 5 Andamento delle esportazioni regionali dal 1999 al 2007 per mezzi di trasporto, prodotti meccanici, mobili e alltri settori – valori in migliaia di euro
- Fig. 6 Andamento dell'interscambio regionale per la categoria DM343 – Anni 1995-2007 – valori in euro
- Fig. 7 Principali paesi d'importazione per la Basilicata di parti e accessori per autoveicoli nel 2007 – valori % per import ed export riferiti ai singoli paesi
- Fig. 8 Principali paesi d'esportazione dalla Basilicata di parti e accessori per autoveicoli nel 2007 – valori % per import ed export riferiti ai singoli paesi

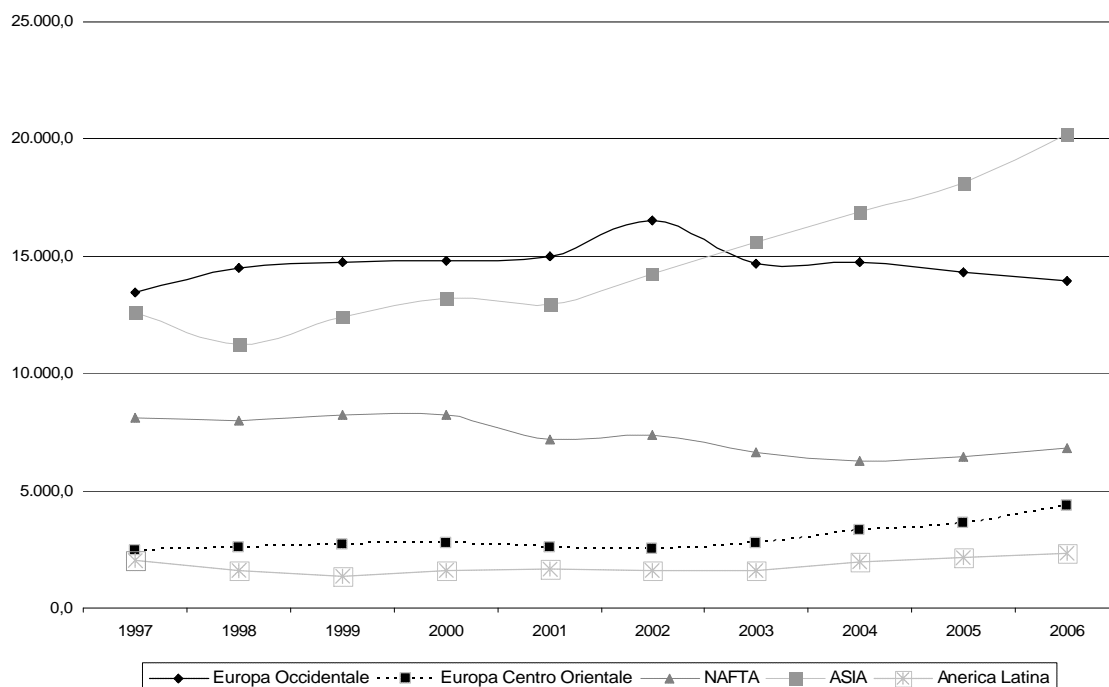
Tab. 1 – Produzione mondiale di autovetture per area continentale dal 1997 al 2006 – (migliaia di unità)

Aree	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Europa Occidentale	13.465,1	14.524,3	14.768,8	14.807,0	14.966,9	16.501,5	14.710,0	14.763,6	14.297,6	13.972,3
Europa Centro Orientale	2.451,7	2.599,1	2.701,1	2.785,4	2.570,9	2.538,1	2.774,2	3.290,2	3.627,3	4.390,7
NAFTA*	8.133,6	7.990,9	8.258,1	8.231,3	7.156,4	7.350,1	6.625,2	6.292,6	6.462,4	6.804,9
ASIA	12.591,0	11.264,3	12.379,7	13.200,3	12.939,5	14.244,4	15.631,4	16.878,0	18.141,0	20.186,2
Sud America	2.018,2	1.611,7	1.345,1	1.581,7	1.670,8	1.589,3	1.568,6	1.992,9	2.162,2	2.315,2
Altri Stati	392,7	381,9	445,4	555,2	649,3	891,0	456,3	610,5	694,7	704,2
Totale	39.052,3	38.372,2	39.898,2	41.160,9	39.953,8	43.114,4	41.765,7	43.827,8	45.385,2	48.373,5
valori % di colonna										
Europa Occidentale	34,5	37,9	37,0	36,0	37,5	38,3	35,2	33,7	31,5	28,9
Europa Centro Orientale	6,3	6,8	6,8	6,8	6,4	5,9	6,6	7,5	8,0	9,1
NAFTA	20,8	20,8	20,7	20,0	17,9	17,0	15,9	14,4	14,2	14,1
ASIA	32,2	29,4	31,0	32,1	32,4	33,0	37,4	38,5	40,0	41,7
Sud America	5,2	4,2	3,4	3,8	4,2	3,7	3,8	4,5	4,8	4,8
Altri Stati	1,0	1,0	1,1	1,3	1,6	2,1	1,1	1,4	1,5	1,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: UNRAE.

*L'area NFATA comprende Stati Uniti, Canada e Messico.

Fig. 1 – Andamento della produzione mondiale di autovetture per area continentale – Anni 1997-2006 – valori in migliaia di unità



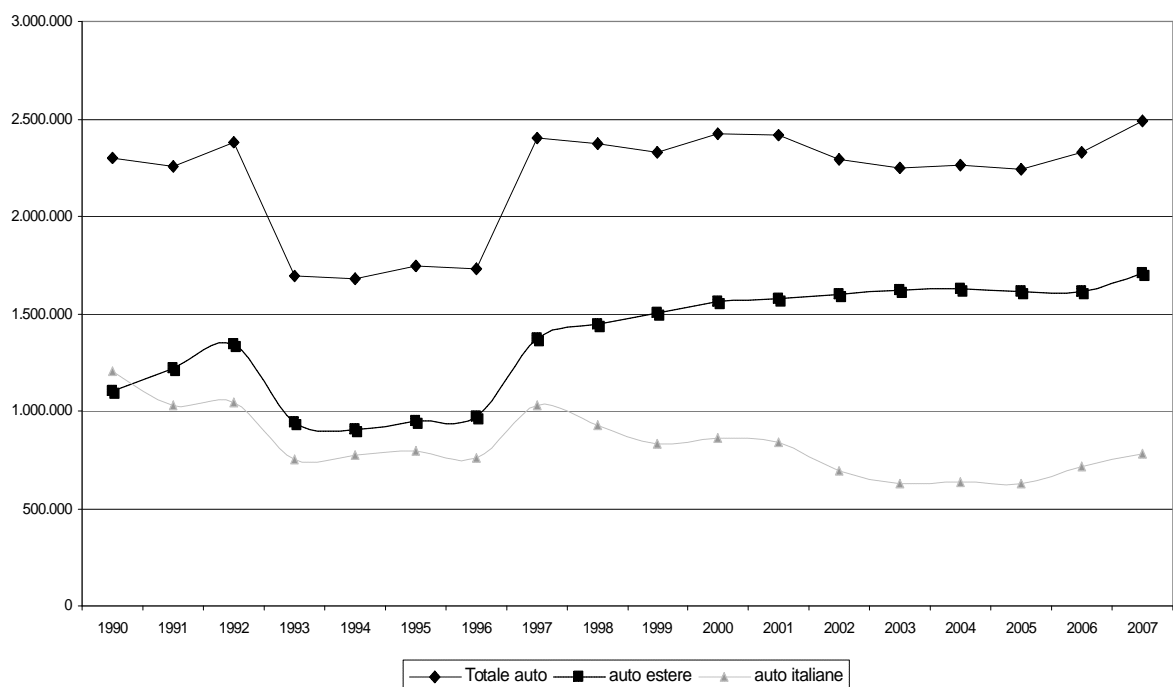
Fonte: UNRAE.

Tab. 2 – Mercato italiano dell'auto per vetture estere e italiane e relative quote % e variazioni % sull'anno prima – Anni 1990-2007 – valori assoluti e percentuali

Anno	Totale auto	auto estere	auto italiane	Quota % auto estere	Quota % auto italiane	Var. % totale auto sull'anno prima	Var. % auto italiane sull'anno prima
1990	2.302.873	1.099.374	1.203.499	47,7	52,3	-	-
1991	2.254.649	1.222.138	1.032.511	54,2	45,8	-2,1	-14,2
1992	2.380.321	1.339.664	1.040.657	56,3	43,7	5,6	0,8
1993	1.694.218	939.968	754.250	55,5	44,5	-28,8	-27,5
1994	1.680.760	906.682	774.078	53,9	46,1	-0,8	2,6
1995	1.741.024	947.675	793.349	54,4	45,6	3,6	2,5
1996	1.731.358	973.633	757.725	56,2	43,8	-0,6	-4,5
1997	2.402.367	1.373.999	1.028.368	57,2	42,8	38,8	35,7
1998	2.374.712	1.445.296	929.416	60,9	39,1	-1,2	-9,6
1999	2.331.922	1.501.177	830.745	64,4	35,6	-1,8	-10,6
2000	2.425.543	1.564.230	861.313	64,5	35,5	4,0	3,7
2001	2.417.172	1.578.727	838.445	65,3	34,7	-0,3	-2,7
2002	2.288.779	1.597.013	691.766	69,8	30,2	-5,3	-17,5
2003	2.247.771	1.618.907	628.864	72,0	28,0	-1,8	-9,1
2004	2.264.813	1.628.557	636.256	71,9	28,1	0,8	1,2
2005	2.237.463	1.610.070	627.393	72,0	28,0	-1,2	-1,4
2006	2.326.228	1.610.280	715.948	69,2	30,8	4,0	14,1
2007	2.490.621	1.708.748	781.873	68,6	31,4	7,1	9,2

Fonte: ns. elaborazione su dati UNRAE.

Fig. 2 – Andamento del mercato italiano dell'auto per vetture estere e italiane – Anni 1997-2006 - valori assoluti



Fonte: ns. elaborazione su dati UNRAE.

Tab. 3 – Addetti delle aziende di primo livello dell'indotto di San Nicola di Melfi per anni vari e per contratto a termine per gli anni 2006 e 2008 – valori assoluti

Aziende	Ottobre 2001	Ottobre 2002	Marzo 2004	Ottobre 2005	Giugno 2006			Totale addetti	Marzo 2008			Totale addetti
					Tempo ind.	CTD	Sommini- strazione		Tempo ind.	CTD	Sommini- strazione	
Lear Corporation	406	401	395	394	440	50	63	553	500	2	20	522
Proma S.S.A.	239	211	225	223	225		60	285	221	2		223
Johnson Controls	185	158	151	160	153			153	158	2	23	183
Ex Pianfei	145	123	110	80	chiusa							
Me.co.flex	86	86	85	83	82			82	82		1	83
La.Sme	177	229	250	245	196		40	236	178	4	16	198
C.F. Gomma Sud	58	53	58	56	chiusa							
S.M.P.	48	50	41	39	40			40	42	5	5	52
Tiberina Melfi	152	163	112	102	104		67	171	105	4	12	121
Valeo	220	226	184	183	chiusa							
I.T.C.A.	229	204	195	190	130			130	114		6	120
Autocomponents S.	126	145	128	131	145	25	130	300	192	11	34	237
Magnetto Automotive	151	153	160	156	155		10	165	160	2	30	192
Automotive Systems	410	488	540	530	670			670	500	100		600
Rejna	67	62	59	60	chiusa							
Tower	60	58	60	60	60	20	90	170	116	3		119
Commer TGS	111	102	107	107	118	10	69	197	120		20	140
Stampi 4	138	138	130	130	130			130	147			147
Bundy	27	26	23	23	24			24	22			22
Componenti Zanini	34	34	30	30	32			32	41	4		45
Benteler	171	159	142	139	140			140	126		15	141
Emarc	20	20	21	21	18	7	14	39	18	1	14	33
F.D.M.	19	20	18	18	19			19	20			20
Mubea Italia	31	38	31	30	32		10	42	36	6	11	53
Fenice Termo.	61	61	55	60	61			61	58			58
Totali	3.371	4.008	3.310	3.250	2.974	112	553	3.639	2.967	146	207	3.320

Fonte: ns. indagine diretta, anni vari.

Tab. 4 – Numero turni giornalieri e settimanali delle aziende dell'indotto di primo livello di Melfi

<i>n.</i>	<i>Azienda</i>	<i>Regime di turnazione</i>
1	Magneti Marelli	17 e 15 turni a seconda dei reparti
2	Benteler	15 turni da aprile su 5 giorni settimanali
3	Bundy	10 turni su 5 giorni settimanali (1° e 2° turno)
4	Ergom	15 turni su 5 giorni settimanali da aprile 2008
5	Commer TGS	15 turni su 5 giorni settimanali
6	EMARC	15 turni su 5 giorni settimanali da gennaio 2007
7	FDM	15 turni su 5 giorni settimanali da aprile 2008
8	Tiberina	17 turni con possibilità di passare a 16 e da luglio 2008 a 15
9	ITCA	15 turni settimanali su 5 giorni settimanali
10	Johnson Controls	15 turni su 5 giorni settimanali da aprile 2008
11	Lasme	10 turni su 5 giorni settimanali (1° e 2° turno)
12	Lear Cooperation	15 turni su 5 giorni settimanali da aprile 2008
13	Mecoflex	10 turni su 5 giorni settimanali (1° e 2° turno)
14	Mubea Italia	15 turni su 5 giorni settimanali da gennaio 2008 fino a maggio 2008
15	Magnetto (OSL)	15 turni su 5 giorni settimanali con possibilità di passaggio a 16 nel rep. Tunnel
16	Proma SSA	15 turni su 5 giorni settimanali
17	HT & L (SMP)	15 turni su 5 giorni settimanali da aprile 2008
18	Stampi4	10 turni su 5 giorni settimanali (1° e 2° turno)
19	Tower	15 turni su 5 giorni settimanali
20	Componenti Zanini	10 turni su 5 giorni settimanali

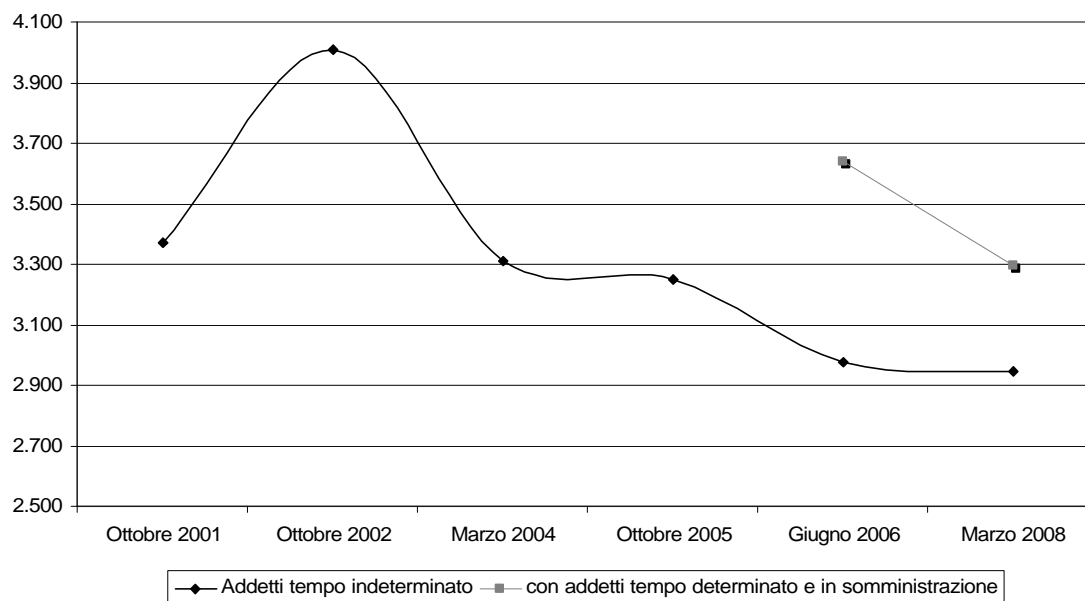
Fonte: RSU Fiom Cgil.

Tab. 5 – Principali imprese della subfornitura del settore *automotive* in Basilicata per area industriale, anno di avvio della produzione, tipo di attività e occupazione (giugno 2006)

<i>Ragione sociale e forma giuridica</i>	<i>Zona Industriale</i>	<i>Anno inizio attività</i>	<i>Attività produttiva principale</i>	<i>Addetti</i>
Patrone e Mongiello S.r.l., Tecnologie Galvaniche S.r.l., Gest.In. S.r.l. (Gruppo Patrone e Mongiello)	Tito	1985	Stampaggio lamierati, trattamenti superficiali e lavorazioni meccaniche	80
Pinto Tecno S.r.l.	Rapone	1987	Lavorazioni meccaniche, supporti motori, pompe e coppa olio	59
Industrie del Basento S.r.l. (Gruppo Paganelli)	Potenza	1992	Lastrosaldatura, stampaggio e assemblaggio lamiera	52
C.O.M. S.c.p.a.	Palazzo San Gervasio	1980	Componenti sistema frenante, sistema trasmissione, carro ponte	53
L.B.F. S.r.l.	Baragiano	2001	Stampaggio e assemblaggio particolari in lamiera	35
STM S.r.l. (ex Officine Zirpoli)	Tito	1987	Pulegge e carpenteria pesante	37
Euromec S.p.a.	Atella	1987	Taglio della lamiera in foglie e nastri	23
Centrotornitura S.r.l. (ex Megale e Frunciari)	Tito	1989	Lavorazione componenti meccanici per motorini di avviamento	13
CMD S.r.l.	Atella	1987	Motorini marini diesel e lavorazioni componenti per motori	28
Plasticform S.r.l.	Melfi	1999	Lavorazioni plastiche varie per il settore auto, edile e del mobile	22
Avelda S.r.l.	Melfi	n.d.	Manufatti in resine per auto	40
Euoplastik Lucana S.r.l.	Forenza	2006	Progettazione e costruzione di stampi termoplastici	13

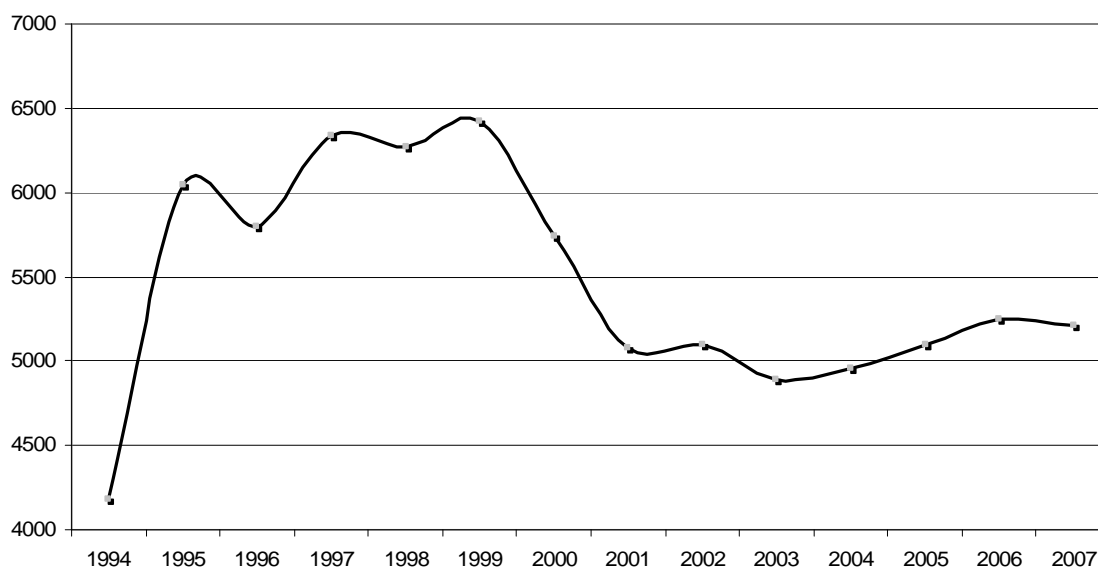
Fonte: ns. indagine diretta.

Fig. 3 – Andamento dell'occupazione nelle aziende dell'indotto di primo livello con l'aggiunta dei lavoratori con contratto a tempo determinato e di somministrazione per i periodi indicati relativi al 2006 e al 2008 – valori assoluti



Fonte: ns. indagine diretta.

Fig. 4 – Andamento dell'occupazione alla FIAT SATA di Melfi con esclusione degli addetti delle aziende terziarizzate (Arvil-TNT, PPG e Fenice Energia (*))



Fonte: ns. indagine diretta su dati FIAT SATA e organizzazioni sindacali.

(*) Dal 2000 non sono compresi i lavoratori esternalizzati, mentre si tiene conto dei successivi riassorbimenti del personale in precedenza ceduto a Magneti Marelli, Comau e Gesco Sud.

Tab. 6 – Le imprese *automotive* in Basilicata per livello di fornitura, sede e prodotti e/o lavorazioni

	Azienda	Tip.	Sede	Principali prodotti e/o lavorazioni
1	Osella Srl	F	Atella	autovetture da competizione
2	Euromec Spa	C	Atella	stampaggio e taglio lamiera
3	CMD Srl	C	Atella	fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici
4	Basilmec Srl	C	Atella	fabbricazione di macchine di impiego generale
5	LBF Srl	C	Baragiano	stampaggio e lavorazioni particolari stampati
6	Cosappo Srl	C	Latronico	pistoncini oliodinamici per macchine industriali
7	VM Srl	C	Marsico N.	servizi settore imballaggio
8	Brecav Srl	E	Matera	componenti meccaniche parti elettriche
9	Ergom Automotive Spa (*)	A	Melfi	stampaggio componenti plastici
10	Benteler Automotive Spa (*)	A	Melfi	assali
11	Bundy Sud Srl (*)	A	Melfi	sagomatura e applicazione tappi tubi freno
12	Commer Tgs Spa (*)	B	Melfi	spugne sedili
13	Emarc Spa (*)	A	Melfi	canalino guida cristallo
14	FDM Srl	D	Melfi	logistica
15	Fenice Clienti Spa	D	Melfi	produzione e distribuzione energia
16	Avelda Srl	C	Melfi	manufatti in resina per auto
17	Innomatec Scrl	D	Melfi	centro di sperimentazione
18	Iscot Spa	D	Melfi	attività di manutenzione impianti e pulizia
19	Itca Produzione Spa (*)	A	Melfi	stampaggio lamiera
20	Johnson Controls Interiors Srl (*)	A	Melfi	pannelli porta, fianchetti posteriori
21	Lasme 2 Srl (*)	A	Melfi	gruppi alzacristalli, carrier porta
22	Lear Cooperation Italia Srl (*)	A	Melfi	selleria sedili
23	Magnetto Automotive Spa (*)	A	Melfi	stampaggio lamiera
24	Mecoflex Srl (*)	A	Melfi	comandi flessibili (freno, acceleratore)
25	Mubea Italia Srl (*)	A	Melfi	molle sospensioni
26	PPG Service Sud Srl (*)	D	Melfi	gestione e approvvigionamento vernici
27	Proma Ssa Srl (*)	A/C	Melfi	telaio sedili, particolari della scocca
28	Sistemi Sospensioni Spa	A	Melfi	ammortizzatori
29	SMP Melfi Srl (*)	A	Melfi	assemblaggio sequenziamento ruote
30	Stampiquattro Spa (*)	A	Melfi	saldatura e assemblaggio di particolari lastrati
31	Tiberina Melfi Srl (*)	A	Melfi	saldatura e assemblaggio di particolari lastrati
32	Tnt Arvil Spa	D	Melfi	logistica
33	Tower Automotive Melfi Srl (*)	A	Melfi	particolari lastrati
34	Zanini Spa	A	Melfi	coppe ruote
35	Plasticform Srl	B	Melfi	pedaliere
36	DIMA Srl	D	Ferrandina	prodotti per l'industria della manutenzione
37	COM Scarl	A/C	Palazzo S. G.	meccanica di precisione
38	Ergom Automotive Spa	A	Pisticci	plancia portastrumenti, serbatoi, paraurti in plastica
39	ORSA Sud Srl	A	Pisticci	sistemi antivibranti
40	Industrie del Basento Srl	A	Potenza	stampaggio e assiemaggio lamiera
41	Pintotecnico Srl	C	Rapone	produzioni meccaniche
42	IMAM Spa	A	Tito Scalo	pedaliere
43	Tecnologie Galvaniche Srl	B	Tito Scalo	trattamenti galvanici
44	Patrone e Mongiello Srl	C	Tito Scalo	componenti meccanici
45	Gest In Srl	C	Tito Scalo	montaggio componenti meccanici
46	STM Srl	C	Tito Scalo	nastri trasportatori, parti meccaniche auto e treni
47	Sulzer Sud Srl	C	Tito Scalo	componenti meccanici di precisione, attrezzature, ingranaggi
48	Bea Service Srl	C	Tito Scalo	lavorazione metalli
49	Comes Srl	C	Tito Scalo	componenti meccanici
50	CT (Centro Tornitura) Snc	C	Tito Scalo	lavorazioni meccaniche di precisione
51	Feinguss Italiana Srl	C	Tito Scalo	lavorazione metalli
52	Per Sud Srl	A	Tito Scalo	lavorazione metalli
53	Daramic Srl	B	Tito Scalo	separatori per batteria
54	Thyssenkrupp Tailored Blanks Srl	A/C	Tito Scalo	saldatura laser
55	MAHLE Pistoni Italia Spa	A	Tito Scalo	pistoncini
56	Europlastik Lucana Srl	C	Forenza	componenti plastici per auto

(*) Aziende che aderiscono al Consorzio ACM. *Legenda* tipologia dei livelli di fornitura: A= 1° liv.; B= 2°; liv.; C= 3° liv.; D=servizi indiretti; E= ricambistica; F=assemblaggio veicoli da corsa

Tab. 7 – Valore aggiunto ai prezzi di base e prodotto interno lordo della Basilicata per macrosettori e industria dei mezzi di trasporto (valori concatenati – anno di riferimento 2000 (a)) (milioni di euro)

ATTIVITA' ECONOMICHE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
AGRICOLTURA	537,4	480,9	461,7	462,7	568,8	567,8	517,4
INDUSTRIA	2.291,3	2.340,7	2.261,1	2.195,6	2.169,7	2.023,3	2.113,8
Industria in senso stretto	1.700,2	1.714,5	1.663,0	1.543,7	1.440,7	1.363,2	1.443,5
Industria manifatturiera	1.488,3	1.512,9	1.444,4	1.352,5	1.269,1	1.190,2	(n.d.)
<i>Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, elettrici ed ottici; mezzi di trasporto</i>	554,1	548,5	455,8	427,5	400,5	367,8	(n.d.)
Costruzioni	591,1	626,2	598,1	650,4	722,9	655,8	668,1
SERVIZI	5.164,3	5.156,3	5.279,0	5.225,4	5.298,0	5.440,1	5.542,0
Valore aggiunto a prezzi base	7.993,1	7.977,9	8.002,1	7.883,6	8.038,6	8.033,2	8.190,0
Iva, imposte indirette nette sui prodotti e imposte sulle importazioni	815,0	802,9	842,7	866,7	823,5	812,0	844,6
PIL AI PREZZI DI MERCATO	8.808,0	8.780,8	8.842,6	8.747,1	8.863,7	8.847,2	9.037,0
Variazioni del PIL rispetto all'anno prima		-0,3	0,7	-1,1	1,3	-0,2	2,1
Incidenza % del settore mezzi di trasporti sul Pil manifatturiero	37,2	36,3	31,6	31,6	31,6	30,9	...
Variazione % rispetto all'anno prima		-1,0	-16,9	-6,2	-6,3	-8,2	...
Incidenza % del settore mezzi di trasporti sul Pil regionale	6,3	6,2	5,2	4,9	4,5	4,2	...
Incidenza % del Pil dell'industria in senso stretto su PIL regionale	19,3	19,5	18,8	17,6	16,3	15,4	16,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT, *Principali aggregati dei conti economici regionali. Serie storica 2000-2006*, Statistiche in breve, 3 gennaio 2008.

(a) L'utilizzo degli indici a catena comporta la perdita di additività delle componenti concatenate espresse in termini monetari. Infatti la somma dei valori concatenati delle componenti di un aggregato non è uguale al valore concatenato dell'aggregato stesso. Il concatenamento attraverso gli indici di tipo Laspeyres garantisce tuttavia la proprietà di additività per l'anno di riferimento e per l'anno seguente.

n.d. = dato non disponibile.

Tab. 8 – Occupati dipendenti per macro settore e industria dei mezzi di trasporti (e comparti affini) dal 2000 al 2006 in Basilicata (media annua in migliaia)

ATTIVITA' ECONOMICHE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
AGRICOLTURA	12,2	11,0	11,6	11,7	10,7	11,3	11,2
INDUSTRIA	52,1	53,4	53,0	55,2	54,1	52,8	53,7
Industria in senso stretto	37,0	37,6	37,7	37,9	36,1	34,7	34,7
Industria manifatturiera	35,0	35,7	35,8	36,1	34,4	33,1	n.d.
<i>Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, elettrici ed ottici; mezzi di trasporto</i>	11,4	11,9	11,5	11,1	11,3	10,9	n.d.
Costruzioni	15,1	15,8	15,3	17,3	18,0	18,1	19,0
SERVIZI	87,9	86,5	90,2	92,0	89,0	91,2	94,2
Totale	152,2	150,9	154,8	158,9	153,8	155,3	159,1
Incidenza % occupati industria mezzi di trasporti su occupati manifatturieri	32,6	33,3	32,1	30,7	32,8	32,9	...
Incidenza % occupati industria mezzi di trasporti su occupati totali	7,5	7,9	7,4	7,0	7,3	7,0	...

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT, *Principali aggregati dei conti economici regionali. Serie storica 2000-2006*, Statistiche in breve, 3 gennaio 2008. n.d. = dato non disponibile.

Tab. 9 – Valori dell'export regionale del comparto mezzi di trasporto negli anni 2005, 2006 e 2007 –

Categoria	Merce	2005	2006	2007
DM341	Autoveicoli	546.220.397	1.064.980.423	1.294.435.096
DM342	Carrozzerie autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	80.157	462.196	543.295
DM343	Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	79.137.357	94.703.547	99.697.619
DM352	Locomotive e materiale rotabile ferroviario	128.840	6.094.997	6.335
DM353	Aeromobili e veicoli spaziali	1.848	0	3.254
DM354	Cicli e motocicli	15.697	750	2.065

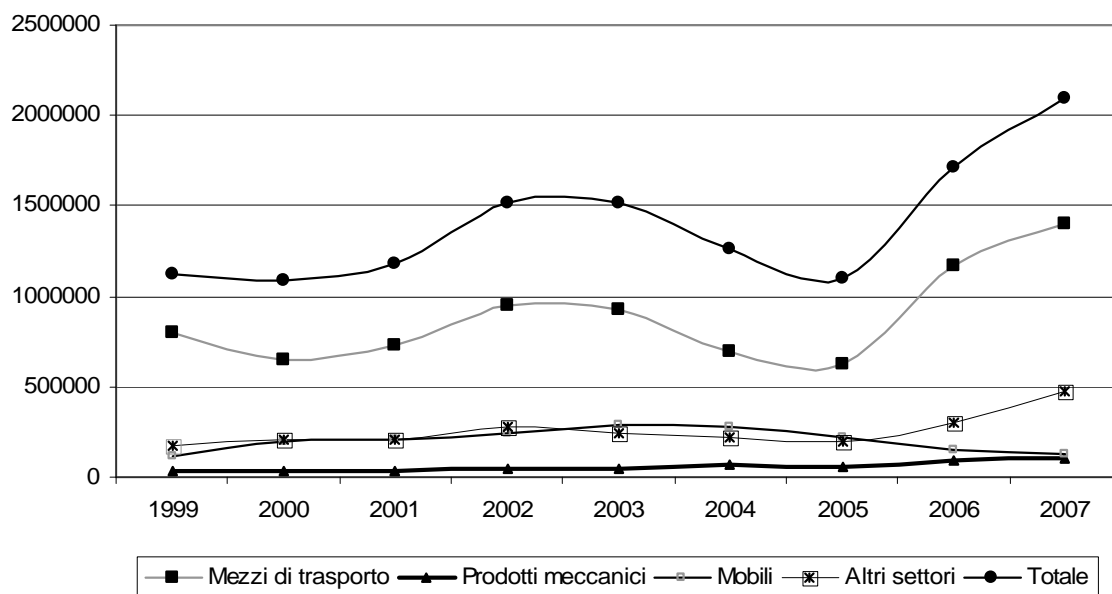
Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero. valori in milioni di euro

Tab. 10 – Esportazioni regionali per principali categorie merceologiche (mezzi di trasporto, prodotti meccanici e mobili) dal 1999 al 2007 – valori in migliaia di euro e valori % di riga

Anni	Mezzi di trasporto	Metalmeccanica	Mobili	Altri settori	Totale
1999	800.164	38.457	113.909	168.007	1.120.537
2000	648.417	38.113	199.554	207.378	1.093.462
2001	731.525	39.252	203.952	208.978	1.183.707
2002	952.390	45.722	243.941	275.126	1.517.179
2003	928.046	51.945	289.084	246.669	1.515.744
2004	693.598	70.286	281.134	220.169	1.265.187
2005	625.584	62.711	216.099	195.366	1.099.760
2006	1.166.643	95.220	148.471	296.931	1.707.265
2007	1.394.687	103.041	122.529	475.719	2.095.976
	distribuzione % di riga				
1999	71,4	3,4	10,2	15,0	100,0
2000	59,3	3,5	18,2	19,0	100,0
2001	61,8	3,3	17,2	17,7	100,0
2002	62,8	3,0	16,1	18,1	100,0
2003	61,2	3,4	19,1	16,3	100,0
2004	54,8	5,6	22,2	17,4	100,0
2005	56,9	5,7	19,6	17,8	100,0
2006	68,3	5,6	8,7	17,4	100,0
2007	66,5	4,9	5,8	22,7	100,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Fig. 5 – Andamento delle esportazioni regionali dal 1999 al 2007 per mezzi di trasporto, prodotti meccanici, mobili e altri settori – valori in migliaia di euro



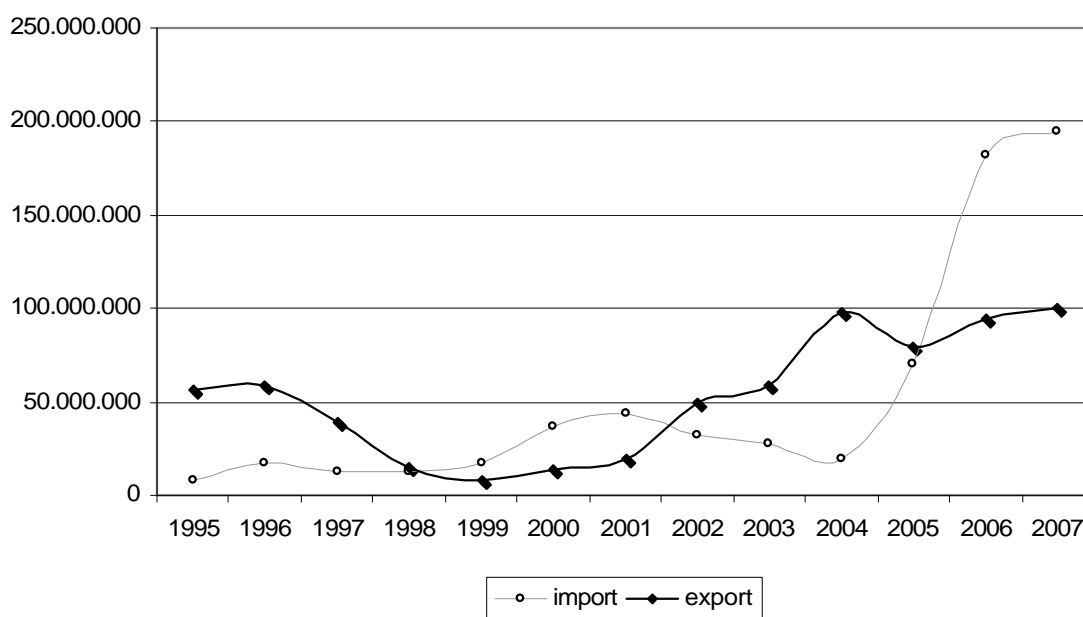
Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coese statistiche sul commercio estero.

Tab. 11 – Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 (Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori) – Anni 1995-2007 – valori in euro

Anni	import	export	saldo	variazioni % import e export rispetto all'anno prima	
1995	8.011.828	56.502.355	48.490.527	-	-
1996	16.827.857	58.708.151	41.880.294	110,0	3,9
1997	12.944.529	39.735.661	26.791.132	-23,1	-32,3
1998	12.210.555	14.523.389	2.312.834	-5,7	-63,4
1999	17.528.016	8.004.345	-9.523.671	43,5	-44,9
2000	37.140.189	14.196.830	-22.943.359	111,9	77,4
2001	43.654.912	19.579.882	-24.075.030	17,5	37,9
2002	32.387.098	49.626.658	17.239.560	-25,8	153,5
2003	27.893.222	58.401.481	30.508.259	-13,9	17,7
2004	19.343.085	97.898.091	78.555.006	-30,7	67,6
2005	69.816.334	79.137.357	9.321.023	260,9	-19,2
2006	182.369.979	94.703.547	-87.666.432	161,2	19,7
2007	194.259.968	99.697.619	-94.562.349	6,5	5,3

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Fig. 6 – Andamento dell'interscambio regionale per la categoria DM343 – Anni 1995-2007 – valori in euro



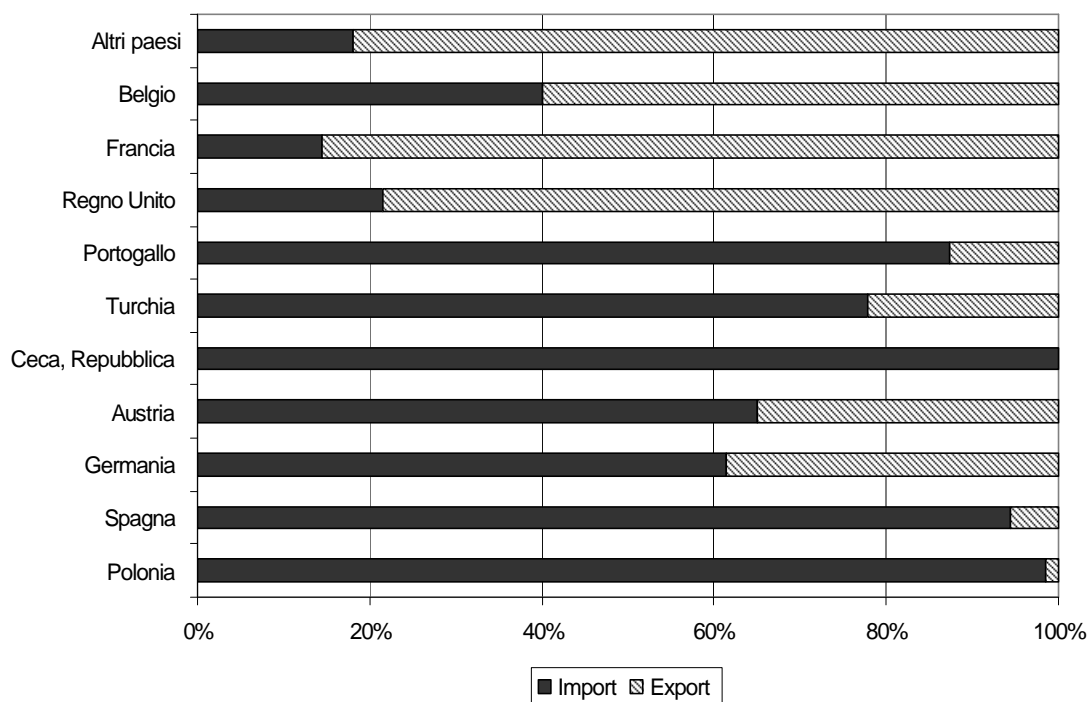
Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati coeweb statistiche sul commercio estero.

Tab. 12 – Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 nel 2007 per maggiori paesi d'importazione – valori in euro

PAESI	Import 2007	Export 2007	Distribuzione % dell'import	Distribuzione % dell'export
Polonia	75.073.896	1.124.688	38,6	1,1
Spagna	48.559.507	2.841.038	25,0	2,8
Germania	34.586.571	21.670.545	17,8	21,7
Austria	6.334.824	3.406.679	3,3	3,4
Repubblica Ceca	5.477.299	425	2,8	0,0
Turchia	5.016.904	1.430.269	2,6	1,4
Portogallo	3.466.204	503.567	1,8	0,5
Regno Unito	2.668.791	9.752.786	1,4	9,8
Francia	2.137.043	12.708.872	1,1	12,7
Belgio	1.077.679	1.610.724	0,6	1,6
Altri paesi	9.861.250	44.648.026	5,1	44,8
Totali	194.259.968	99.697.619	100,0	100,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Fig. 7 – Principali paesi d'importazione per la Basilicata di parti e accessori per autoveicoli nel 2007 – valori % per import ed export riferiti ai singoli paesi



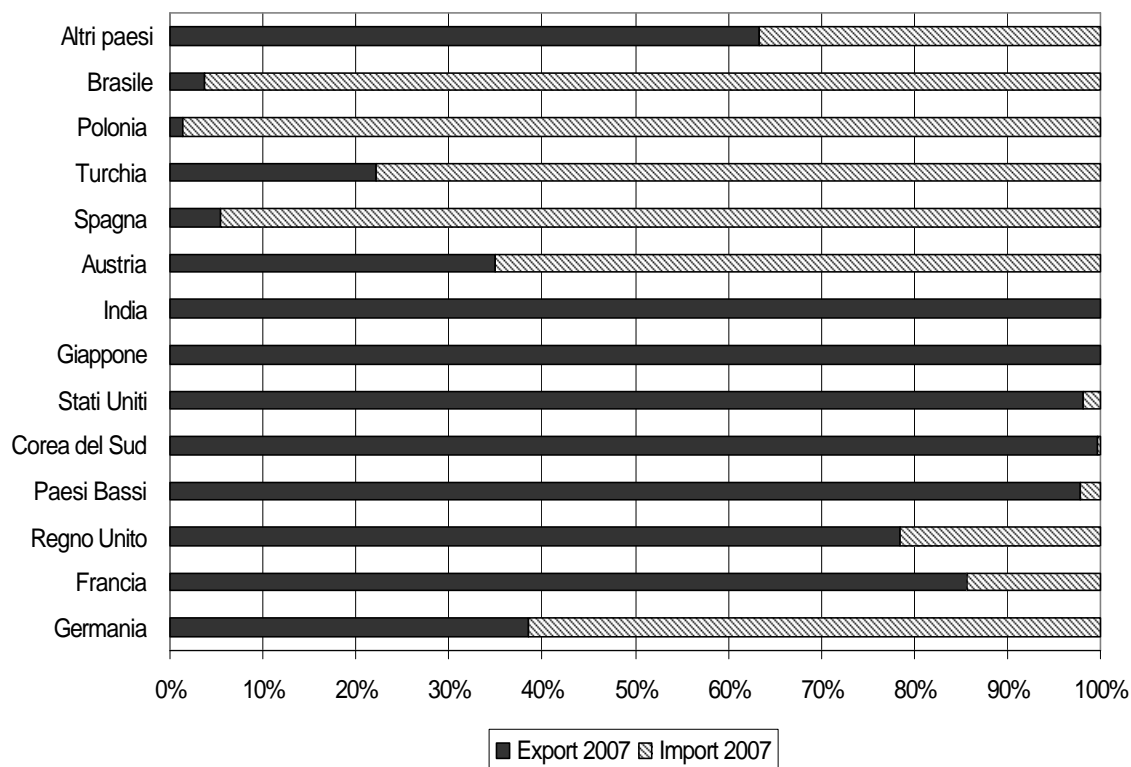
Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Tab. 13 – Interscambio commerciale della Basilicata per la categoria DM343 nel 2007 per maggiori paesi d'esportazione – valori in euro

PAESI	Export 2007	Import 2007	Distribuzione % dell'export	Distribuzione % dell'import
Germania	21.670.545	34.586571	21,7	17,8
Francia	12.708.872	2.137043	12,7	1,1
Regno Unito	9.752.786	2.668791	9,8	1,4
Paesi Bassi	6.779.670	153102	6,8	0,1
Corea del Sud	5.874.596	16450	5,9	0,0
Stati Uniti	5.578.512	107483	5,6	0,1
Giappone	5.326.623	2769	5,3	0,0
India	4.500.129		4,5	
Austria	3.406.679	6.334824	3,4	3,3
Spagna	2.841.038	48.559507	2,8	25,0
Turchia	1.430.269	5.016904	1,4	2,6
Polonia	1.124.688	75.073896	1,1	38,6
Brasile	346.820	8.992579	0,3	4,6
Altri paesi	18.356.392	10.610049	18,4	5,5
Totali	99.697.619	194.259968	100,0	100,0

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Fig. 8 – Principali paesi d'esportazione dalla Basilicata di parti e accessori per autoveicoli nel 2007 – valori % per import ed export riferiti ai singoli paesi



Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

Tab. 14 – Interscambio commerciale della Basilicata in valore per area e paese del prodotto DM343 (parti ed accessori per autoveicoli e loro motori) – Anni 2005-2006-2007 – valori in Euro

PAESI	IMP2005	IMP2006	IMP2007	EXP2005	EXP2006	EXP2007
Albania	0	0	0	66.734	100.254	13.501
Algeria	0	0	0	44.691	0	0
Angola	0	0	0	6.020	14.466	11.434
Arabia Saudita	0	0	0	1.644.441	152.800	318.171
Argentina	0	2.142	0	0	10.175	44.490
Australia	0	0	0	1.990.002	1.640.563	2.264.929
Austria	16.343.153	30.754.329	6.334.824	1.923.592	2.476.412	3.406.679
Belgio	478.426	759.352	1.077.679	1.624.079	2.129.051	1.610.724
Bosnia e Erzegovina	0	0	0	2.877	76.044	6.344
Brasile	6.256.568	7.082.077	8.992.579	464.764	461.599	346.820
Bulgaria	0	0	0	2.605	0	0
Canada	0	0	0	403.990	215.907	160.423
Repubblica Ceca	5.193.207	6.449.993	5.477.299	1.645	1.103	425
Cina	707	15.951	43.961	44.936	50.069	438.064
Cipro	0	0	0	44.040	16.180	21.114
Corea del Sud	20.580	23.928	16.450	3.229.502	4.705.519	5.874.596
Croazia	0	0	0	28.285	24.649	20.960
Danimarca	0	0	0	41.830	61.266	12.811
Ecuador	0	0	0	0	0	2.228
Egitto	0	0	0	387.120	213.902	354.053
Emirati Arabi Uniti	0	0	0	3.951.873	3.506.524	3.254.792
Estonia	0	0	0	8.979	5.900	10.748
Federazione russa	0	0	0	27.294	6.486	73.040
Finlandia	0	0	0	781.697	1.735.870	2.119.610
Francia	1.716.649	2.817.186	2.137.043	10.899.169	11.239.591	12.708.872
Germania	5.700.442	17.229.509	34.586.571	14.911.463	18.663.851	21.670.545
Giappone	0	0	2.769	8.710.485	3.712.572	5.326.623
Giordania	0	0	0	382.736	392.066	54.073
Grecia	0	0	0	425.512	594.193	741.686
Hong Kong	0	0	0	669	0	0
India	0	11.180	0	3.639.936	2.413.922	4.500.129
Indonesia	0	0	0	109.514	0	1.029.258
Iran	0	0	0	25.200	403.926	268.520
Irlanda	0	0	0	14.491	0	0
Islanda	0	0	0	0	7.850	11.855
Israele	0	4.489	31.451	100.493	88.777	68.946
Lettonia	0	0	0	0	17.642	23.563
Libano	0	0	0	0	5.913	0
Libia	0	0	0	66.186	43.850	170.954
Lussemburgo	0	0	0	0	7.968	11.502
Malaysia	0	0	0	0	0	91.051
Malta	94.448	468.207	94.625	168	1.124	0
Marocco	71.537	159.224	46.680	5.340	15.985	232.264
Messico	0	0	0	102.271	60.945	0
Montenegro	0	0	0	7.729	0	0
Myanmar (Ex Birmania)	0	0	0	95.608	259.464	82.505
Norvegia	0	0	0	173.090	454.832	299.460
Nuova Zelanda	0	0	0	0	65.175	54.073
Paesi Bassi	81.512	212.107	153.102	3.840.632	6.268.538	6.779.670
Pakistan	0	0	0	28.763	231.876	0
Polonia	19.278.014	59.629.644	75.073.896	2.101.299	2.841.381	1.124.688
Portogallo	5.906.026	30.560.476	3.466.204	435.622	895.917	503.567
Qatar	0	0	0	0	47.123	0
Regno Unito	65.650	165.230	2.668.791	5.685.092	12.277.906	9.752.786
Romania	7.000	31.700	183	271.535	121.994	16.560
Seicelle	0	0	0	0	0	2.486
Serbia	0	0	0	0	0	23.436
Serbia e Montenegro	0	0	0	7.984	0	0
Singapore	0	0	0	233.399	1.905.906	1.642.933
Slovacchia	0	0	0	171.667	186.868	303.973
Slovenia	0	0	0	0	0	3.850
Spagna	6.690.360	24.744.718	48.559.507	1.718.750	3.165.654	2.841.038

Stati Uniti	3.588	13.641	107.483	4.622.547	7.590.773	5.578.512
Sudafrica	0	0	0	1.542.318	957.039	847.330
Svezia	215.705	187.360	245.345	1.233.709	876.071	533.356
Svizzera	0	942	0	24.769	32.178	102.092
Taiwan	35.390	67.124	126.622	183.660	199.644	79.285
Thailandia	0	0	0	208.610	141.446	286.551
Tunisia	0	0	0	3.886	69.000	21.332
Turchia	1.657.372	979.470	5.016.904	141.171	737.739	1.430.269
Ungheria	0	0	0	5.751	26.114	11.034
Uruguay	0	0	0	0	4.565	0
Venezuela	0	0	0	0	0	101.036
Vietnam	0	0	0	90.655	71.430	0
Yemen	0	0	0	194.482	0	0
[Africa settentrionale]	71.537	159.224	46.680	507.223	342.737	778.603
[AFRICA]	71.537	159.224	46.680	2.055.561	1.314.242	1.639.853
[Altri paesi africani]	0	0	0	1.548.338	971.505	861.250
[Altri paesi europei]	1.657.372	980.412	5.016.904	479.933	1.440.032	1.980.957
[America centro meridionale]	6.256.568	7.084.219	8.992.579	567.035	537.284	494.574
[America settentrionale]	3.588	13.641	107.483	5.026.537	7.806.680	5.738.935
[AMERICA]	6.260.156	7.097.860	9.100.062	5.593.572	8.343.964	6.233.509
[AREA DEL MEDITERRANEO]	1.728.909	1.143.183	5.095.035	1.065.437	1.523.382	2.160.937
[ASEAN]	0	0	0	737.786	2.378.246	3.132.298
[Asia centrale]	0	11.180	0	3.668.699	2.645.798	4.500.129
[Asia orientale]	56.677	107.003	189.802	12.907.038	11.046.050	14.850.866
[ASIA]	56.677	122.672	221.253	22.874.962	18.288.977	23.315.497
[CEFTA]	7.000	31.700	0	302.425	146.643	64.241
[COMESA]	0	0	0	393.140	228.368	367.973
[EFTA]	0	942	0	197.859	494.860	413.407
[Europa centro orientale]	24.478.221	66.111.337	80.551.378	2.704.384	3.408.435	1.632.122
[EUROPA]	63.427.964	174.990.223	184.891.973	46.623.260	65.050.626	66.189.758
[Extra-UE25]	8.052.742	8.391.868	14.385.082	33.268.170	31.214.947	35.505.378
[Extra-UE27]	8.045.742	8.360.168	14.384.899	32.994.030	31.092.953	35.488.818
[Medio Oriente]	0	4.489	31.451	6.299.225	4.597.129	3.964.502
[MERCOSUR]	6.256.568	7.084.219	8.992.579	464.764	476.339	492.346
[MONDO]	69.816.334	182.369.979	194.259.968	79.137.357	94.703.547	99.697.619
[NAFTA]	3.588	13.641	107.483	5.128.808	7.867.625	5.738.935
[NIEs]	55.970	91.052	143.072	3.647.230	6.811.069	7.596.814
[OCEANIA E ALTRI TERRITORI]	0	0	0	1.990.002	1.705.738	2.319.002
[Oceania]	0	0	0	1.990.002	1.705.738	2.319.002
[OPEC]	0	0	0	5.841.905	4.154.223	5.142.731
[PATTO ANDINO]	0	0	0	0	0	2.228
[SACU]	0	0	0	1.542.318	957.039	847.330
[UEM12]	36.916.568	107.077.677	96.314.930	36.575.007	47.177.045	52.393.893
[UEM13]	36.916.568	107.077.677	96.314.930	36.575.007	47.177.045	52.397.743
[UEM15]	37.011.016	107.545.884	96.409.555	36.619.215	47.194.349	52.418.857
[Unione europea 15]	37.197.923	107.430.267	99.229.066	43.535.638	60.392.288	62.692.846
[Unione europea 25]	61.763.592	173.978.111	179.874.886	45.869.187	63.488.600	64.192.241
[Unione europea 27]	61.770.592	174.009.811	179.875.069	46.143.327	63.610.594	64.208.801

Fonte: ns. elaborazioni su dati ISTAT – Banca dati Coeweb statistiche sul commercio estero.

