



**Unioncamere
Basilicata**



**ISTITUTO
GUGLIELMO TAGLIACARNE**

per la promozione
della cultura economica

Fondazione di Unioncamere

RAPPORTO SUL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE IN BASILICATA E NELLE REGIONI ITALIANE

Marzo 2017

Il presente rapporto è stato realizzato da un gruppo di lavoro costituito da Cataldo Lacerra e Annamaria Palese di Unioncamere Basilicata e da Paolo Cortese e Giacomo Giusti della Fondazione Istituto Guglielmo Tagliacarne

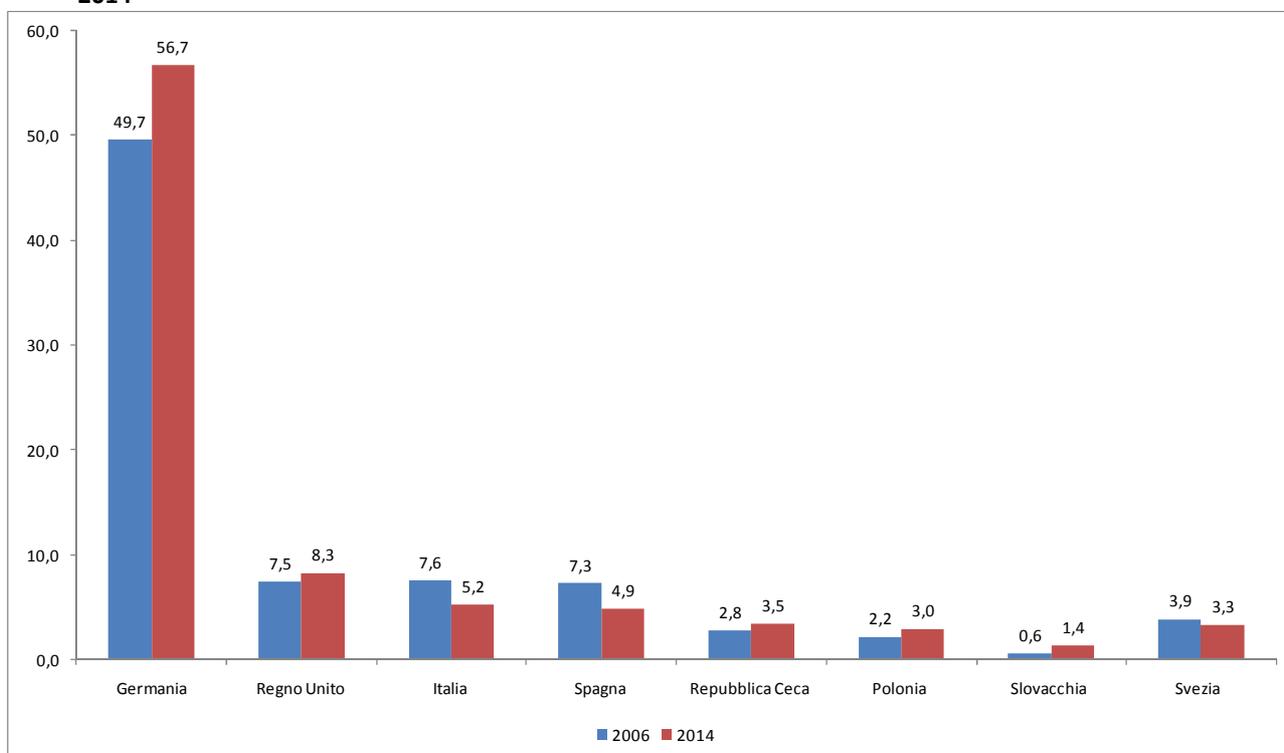
Indice

1. L'andamento del settore automobilistico nei paesi europei negli anni della crisi.....	3
2. L'andamento del comparto dei mezzi di trasporto nelle regioni italiane e in Basilicata	6
3. Le scelte delle imprese dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata	11
4. Le caratteristiche dell'imprenditoria dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata	14
5. Consistenza e caratteristiche dell'occupazione dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata ...	21
6. I recenti trend del commercio estero dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata	29
7. Un tentativo di ricostruzione della filiera dell'automotive	35

1. L'andamento del settore automobilistico nei paesi europei negli anni della crisi

Quando si parla di valore economico prodotto dal settore automobilistico nell'Unione Europea (dove per automobilistico intendiamo la divisione di attività economica 29-Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi della classificazione delle attività economiche Ateco 2007) si intendono essenzialmente le attività di produzione originate in Germania. Infatti, a partire dal 2010 e fino al 2014 (ultima data disponibile delle informazioni sul valore aggiunto), il paese teutonico detiene la maggioranza assoluta della ricchezza prodotta dal comparto nell'Unione Europea a 28 paesi, arrivando nell'ultimo anno al 56,7%, otto decimi di punto dal record storico del 2012. In realtà il fenomeno della produzione automobilistica è di fatto fortemente concentrato su pochi paesi e soprattutto si sta polarizzando sempre più verso due aree. Se, infatti, nel 2006 i primi due paesi per quota di valore aggiunto assorbito rispetto all'Unione Europea rappresentavano il 57,3%, nel 2014 sono arrivati ad oltrepassare quota 65% (per l'esattezza 65,1%). Questo accade sia per la crescita della Germania già evidenziata, ma anche per il *boom* relativo agli anni recenti della Gran Bretagna (che ancora consideriamo parte integrante dell'Unione Europea) che oggi è il secondo paese dopo la Germania, con l'8,3% di quota, a fronte del 7,5% del 2006 che le valevano il quarto posto. Per quanto concerne l'Italia, la perdita di quote di mercato appare piuttosto netta.

Fig.1 - Valore aggiunto della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 per alcuni paesi dell'Unione Europea a 28 paesi. Quote percentuali rispetto al totale Unione Europea a 28 paesi. Anni 2006-2014



Fonte: Elaborazione Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne su dati Eurostat

Nel 2006 rappresentavamo la terza forza nell'Unione Europea, con un assorbimento del 7,6% della ricchezza prodotta dal settore, mentre oggi a causa di una continua discesa iniziata nel 2010 e che

ha avuto come unico momento di ripresa il 2013, pur mantenendo la terza posizione siamo scesi al 5,2% che rappresenta il valore minimo dal 2006. Il mantenimento del terzo rango è dovuto essenzialmente al fatto che qualche paese ha realizzato nel tempo risultati peggiori dell'Italia. Il riferimento è a Francia e Spagna. Il paese transalpino nel 2006 aveva una quota di mercato del 7,6% che le garantiva la seconda piazza, nel 2014 è sceso sotto il 5% (4,8%), un livello che non le consente di andare oltre il 5° posto. Meno eclatante è il calo della Spagna che, nonostante passi nel medesimo arco temporale dal 7,3 al 4,9%, riesce ad approfittare del crollo della Francia collocandosi al quarto posto. Tra i paesi che possiamo definire emergenti si segnala il grande polo che si sta creando a est della Germania, vale a dire quello costituito da Repubblica Ceca, Slovacchia e Polonia che, se nel 2006 rappresentavano tutti insieme il 5,7% del valore aggiunto prodotto dall'Unione Europea, oggi si attesterebbero al 7,8%, rappresentando, nel caso fossero uniti, il terzo polo automobilistico di Europa. Tra i paesi "minori" che hanno visto l'erosione di quote di mercato, si segnala la Svezia passata dal 3,9 al 3,3% in otto anni.

I risultati fin qui evidenziati sono il frutto di un processo di consistente inspessimento dell'economia del comparto. Se consideriamo l'andamento del valore aggiunto nel corso del tempo si osserva come, nonostante la crisi, il volume economico prodotto dal settore automobilistico è cresciuto del 19,4% nei 28 paesi dell'Unione, a fronte di un ben più modesto 4,8% che ha connotato il totale dell'economia nel periodo, con un andamento migliore nei paesi non euro, rispetto a quelli euro dove la crescita è stata di solo il 16,8%.

Dalle cifre descritte in precedenza, appare evidente come la crescita sia stata un fenomeno essenzialmente legato alla Germania (cresciuta di oltre il 36% fra il 2006 ed il 2014, a fronte del +9,3% del totale economia) e al Regno Unito (+17,2% contro +6,9%). Tutti gli altri paesi hanno subito delle forti contrazioni nel lungo periodo, spesso sinonimo di risultati peggiori rispetto al complesso dell'economia. E' il caso, ad esempio, della Francia che ha evidenziato un crollo del 36% (laddove l'intera economia è cresciuta del 6%) e della Spagna (-9,9% contro -1,7%).

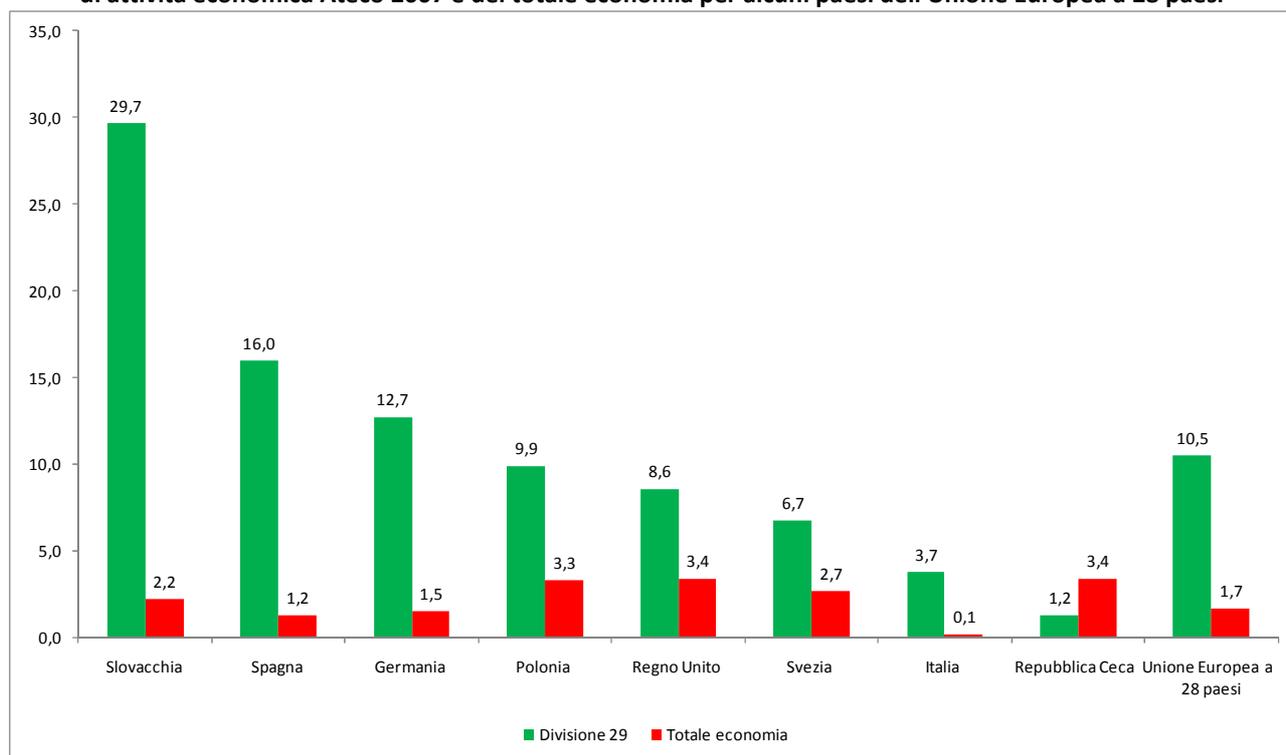
Per quanto riguarda l'Italia (che per il complesso dell'economia si può considerare come il paese meno performante dell'Unione dopo la Grecia) va specificato che ha saputo "limitare" le perdite rispetto ad altri territori perdendo, comunque, oltre 1/5 dei valori produttivi del comparto. Quello che maggiormente conforta è il trend di breve del comparto. Infatti, per quanto riguarda il complesso dell'Unione, oltre la metà del tasso di sviluppo globale è da attribuire al solo 2014, con una crescita del 10,5% (contro il +1,7% del totale dell'economia), con tutti i paesi in area positiva, ad eccezione dell'Estonia (il cui apporto al settore è però pressoché nullo) e con Repubblica Ceca e Grecia che costituiscono gli unici casi il cui comparto ha fatto registrare risultati peggiori rispetto all'intera economia. Anche nel breve periodo la performance della Germania è stata di elevato valore (superiore alla media dell'Unione) e tra gli altri paesi più significativi si evidenziano i risultati della Slovacchia (+29,7%) e della Spagna (+16%).

Per quanto riguarda il nostro Paese la ripresa, pur essendo particolarmente debole rispetto a quanto accaduto in altre aree (+3,7%), appare essere decisamente più marcata rispetto alla Francia, dove si è attestata all'1,5%.

Come possono essere estendibili ai giorni nostri le cifre fin qui riportate al fine di tracciare un quadro ancor più recente? E' possibile capire l'evoluzione dell'andamento del valore aggiunto fino ai giorni nostri? Valutazioni ufficiali in termini di valore aggiunto ovviamente non ne esistono ma

nel caso del settore dei mezzi di trasporto possiamo avvalerci di una variabile *proxy* di significativo impatto che è data dalle immatricolazioni di autovetture. Dati che a livello internazionale vengono messi a disposizione dall'UNRAE e che l'ACI si occupa, poi, di proiettare sui territori italiani. Le cifre relative a questa variabile sembrano indicare una ulteriore ripresa del comparto nel 2015 e nel 2016. A livello di Unione, il 2015 è sembrato essere un anno di svolta per quanto concerne il mercato automobilistico. Fra il 2014 ed il 2015 il numero di immatricolazioni di autovetture è cresciuto di quasi 1,2 milioni di mezzi, con una variazione in termini percentuali del 9,3%, a cui va aggiunto un ulteriore 6,8% ottenuto nel 2016 rispetto all'anno precedente.

Fig.2 - Variazione percentuale 2013/2014 in termini reali del valore aggiunto della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 e del totale economia per alcuni paesi dell'Unione Europea a 28 paesi



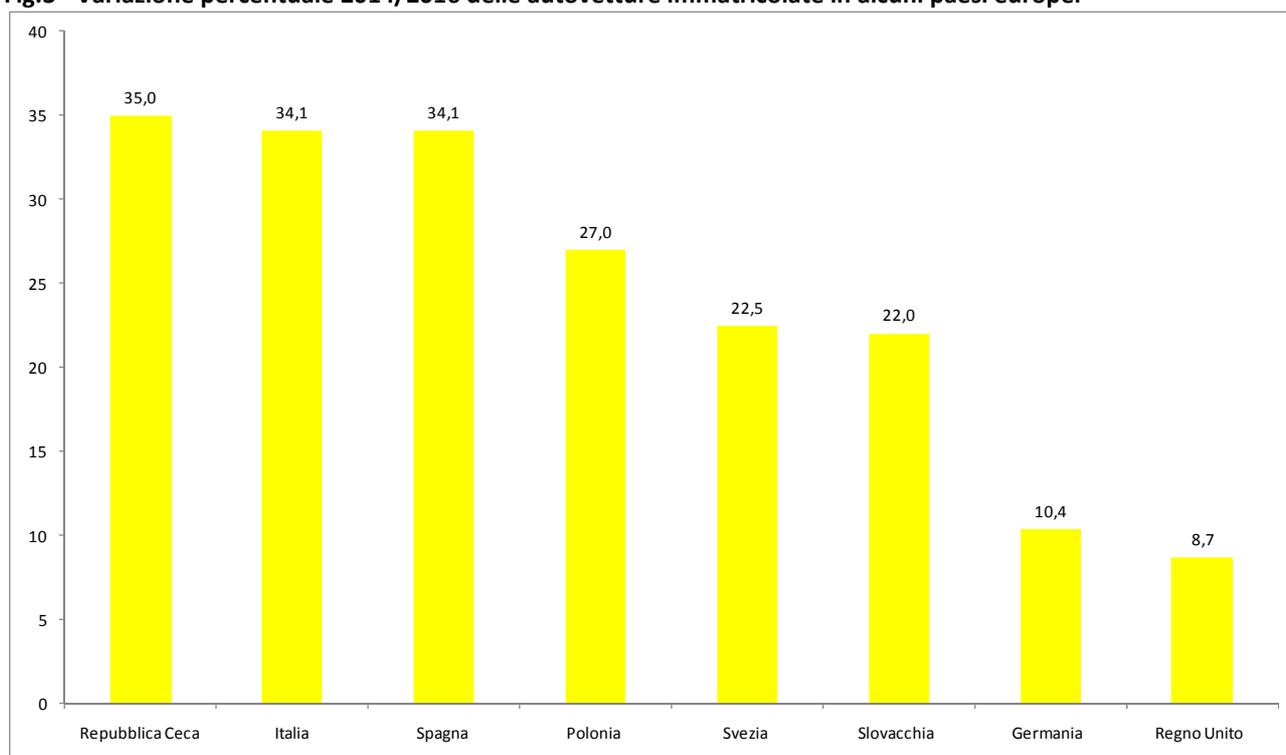
Fonte: Elaborazione Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne su dati Eurostat

Tra le protagoniste di questa ripresa vi è senza dubbio l'Italia che ha registrato una crescita del 15,8% sia nel 2015 che nel 2016, soppiantando di gran lunga i paesi demograficamente simili come la Germania, la Gran Bretagna, la Francia e la Spagna, paese quest'ultimo che, se nel 2015 ha fatto segnare un +20,9%, nel 2016 è ripiegato su un +10,9%. Cumulando entrambi i dati si ottiene come risultato che la crescita nel biennio del nostro Paese e di quello spagnolo è stata praticamente identica (+34,1%), inferiore nell'ambito dei paesi importanti da un punto di vista della produzione automobilistica solamente alla Repubblica Ceca (+35%).

Uno dei grandi attori della ripresa delle immatricolazioni nell'Unione è stato sicuramente il gruppo FCA che ha osservato un aumento fra il 2014 ed il 2016 di oltre 227 mila mezzi venduti (+30,3%), ovviamente fortemente legato al *brand* Fiat (che rappresenta nel 2016 oltre i 3/4 del gruppo italo-statunitense di diritto olandese), ma che ha visto prepotentemente emergere il marchio Jeep (una delle produzioni dello stabilimento di Melfi), le cui immatricolazioni europee in un triennio si sono di fatto quasi triplicate, passando da meno di 38.000 a oltre 100.000 unità. Altrettanto positiva,

rimanendo nell'ambito di FCA è stata la crescita del *brand* Alfa Romeo, a cui si è aggiunta la sostanziale tenuta dei marchi di lusso (fra cui Ferrari e Maserati) che, però, ovviamente sono legati ad una domanda talmente modesta da essere fortemente fluttuante nel tempo; un po' in difficoltà appare Lancia/Chrysler nonostante i forti segnali emersi nel 2016. Il tutto ha consentito al gruppo di vivere un 2016 di grande spessore, con un innalzamento della quota di mercato nell'Unione dal 6 al 6,5%.

Fig.3 - Variazione percentuale 2014/2016 delle autovetture immatricolate in alcuni paesi europei



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati UNRAE

Tab.1 - Nuove immatricolazioni di autovetture nell'Unione Europea nell'ambito dei marchi del gruppo FCA. Serie storica 2014-2016 e variazioni percentuali rispetto all'anno precedente

MARCHIO	2014	2015	2016	2014-2015	2015-2016	2014-2016
FIAT	576.860	647.349	737.103	12,2	13,9	27,8
LANCIA/CHRYSLER	71.341	61.541	67.135	-13,7	9,1	-5,9
ALFA ROMEO	57.009	55.507	64.618	-2,6	16,4	13,3
JEEP	37.890	84.288	101.480	122,5	20,4	167,8
DODGE, FERRARI, MASERATI	7.248	5.523	7.258	-23,8	31,4	0,1
TOTALE FCA	750.348	854.208	977.594	13,8	14,4	30,3
TOTALE IMMATRICOLATO	12.550.771	14.202.273	15.131.719	13,2	6,5	20,6
% FCA	6,0	6,0	6,5	100,6	107,4	8,1

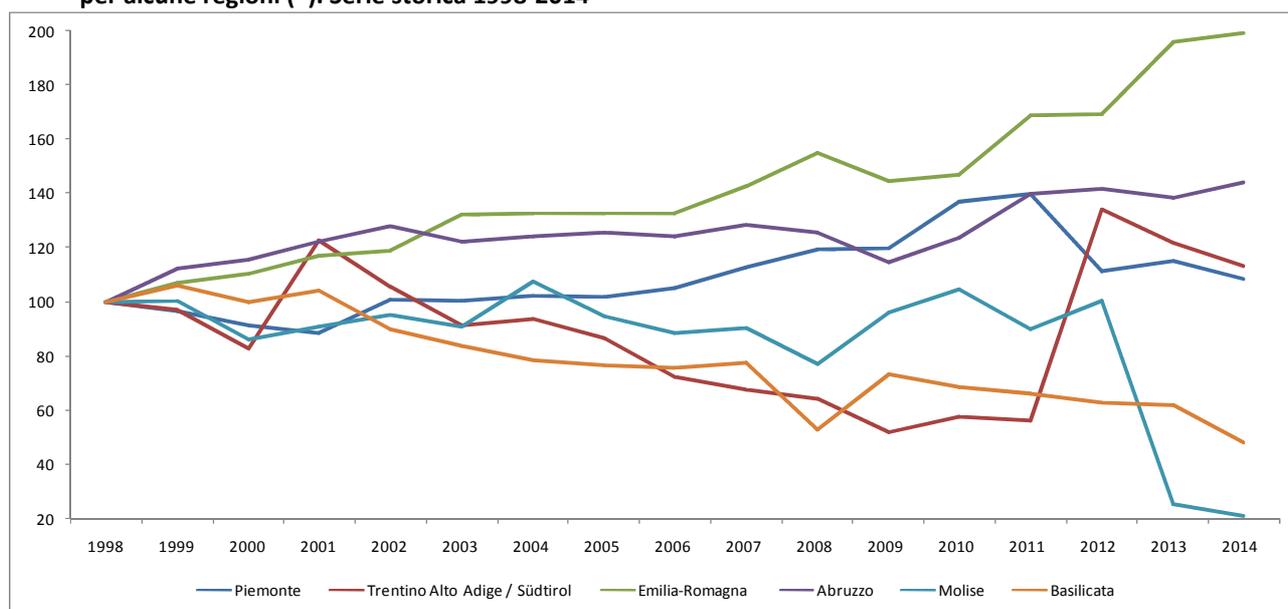
Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati UNRAE

2. L'andamento del comparto dei mezzi di trasporto nelle regioni italiane e in Basilicata

La costruzione di un quadro strutturale e dinamico sul valore aggiunto dell'industria automobilistica nelle regioni italiane si presenta più complessa rispetto a quanto fatto per quel che concerne i paesi nel loro complesso, in ragione di una parziale disponibilità di fonti. Infatti, i

quadri di contabilità territoriale dell'Istat a livello regionale prevedono il rilascio di valutazioni solamente per quanto concerne il comparto fabbricazione di mezzi di trasporto che comprende il settore automobilistico, ma anche i motocicli, la cantieristica navale, l'aerospazio. Approssimare questo comparto con il solo *automotive* appare dunque una forzatura, visto che a livello nazionale il valore aggiunto della branca mezzi di trasporto assegna nel 2014 alla fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi il 61,1% di valore aggiunto del plesso settoriale ed il restante 38,9% agli altri mezzi di trasporto. Al fine di affinare l'analisi, è possibile utilizzare le valutazioni su scala regionale a livello di seconda cifra Ateco prodotte da Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne che sono pienamente compatibili con le valutazioni Istat e da cui possiamo depurare la componente automobilistica in senso stretto. Con queste valutazioni (disponibili però solamente per l'anno 2014) è possibile stabilire per ogni regione (anzi per ogni provincia) la quota di valore aggiunto assegnabile all'*automotive* e quella assegnabile agli altri mezzi in modo tale da capire in quali regioni possa essere condotto l'esercizio di far coincidere il concetto di mezzi di trasporto con quello dell'*automotive* e quindi limitare l'analisi territoriale solo in queste regioni. Dalle stime Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne emerge che in sei regioni (Piemonte, Trentino-Alto Adige, Emilia-Romagna, Abruzzo, Molise e Basilicata) il contributo che l'*automotive* fornisce al comparto dei mezzi di trasporto è pari ad almeno il 70% (con la Basilicata che sfiora addirittura il 96%), consentendo quindi di approssimare i due concetti e di realizzare un'analisi in serie storica degli andamenti del settore. Pertanto l'analisi temporale sarà concentrata solo su queste sei regioni che, insieme, costituiscono circa il 60% del valore aggiunto dell'*automotive* italiano. Ebbene da un punto di vista delle "quote di mercato", ovvero la percentuale di valore aggiunto detenuto da ciascuna regione rispetto al totale nazionale, appare evidente una netta spaccatura fra le regioni del Nord e l'Abruzzo da una parte e la Basilicata (e il Molise che però conta molto poco) dall'altra.

Fig.4 - Numero indice 1998=100 dell'incidenza sul totale Italia del valore aggiunto della branca mezzi di trasporto per alcune regioni (*). Serie storica 1998-2014

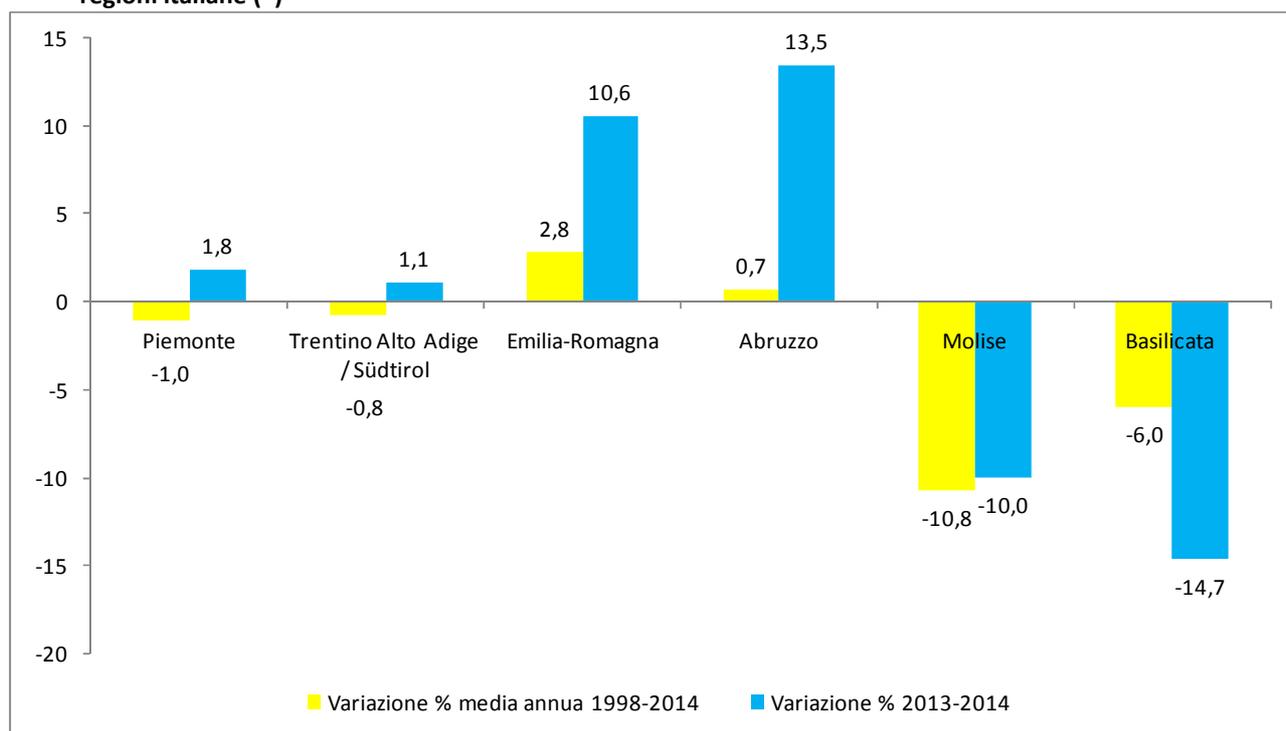


Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

(*) Le regioni selezionate sono quelle nelle quali la divisione di attività economica 29 assume un peso di almeno il 70% sul totale della branca mezzi di trasporto secondo specifiche stime riferite al 2014

Se prendiamo in considerazione l'arco temporale 1998-2014, Piemonte, Trentino-Alto Adige, Emilia-Romagna e Abruzzo hanno sensibilmente innalzato le proprie quote. In particolare, grande protagonista è stata l'Emilia-Romagna le cui quote sono passate dal 7,6 al 15,1% (di fatto quasi raddoppiandosi). Nonostante questa crescita, il Piemonte continua ad essere leader di mercato in Italia (una posizione acquisita oramai dal 2005), anche se questo ruolo sembra via via ridimensionarsi, con una pesante flessione osservata negli ultimi anni, laddove si è registrato un calo di oltre 6 punti percentuali fra il 2011 ed il 2014 che ha portato oggi l'incidenza della regione nord-occidentale al 21,4%. Grande protagonista (sia pure su numeri assoluti inferiori) appare essere l'Abruzzo, il cui attuale 5% rappresenta il record storico dal 1998 (data a partire dalla quale sono disponibili le nuove serie di contabilità nazionale). I numeri della Basilicata sono meno entusiasmanti. La regione ha risentito significativamente della crisi economica, avvertendola tutt'oggi (o almeno fino al 2014). Se nel 1998 la quota di mercato della regione era del 4% (contro ad esempio il 3,4% dell'Abruzzo), arrivando anche al 4,2% all'inizio del millennio, una flessione progressiva ha portato questo indice a scendere al 2,5% del 2013, allorquando si è registrata una ulteriore crisi che ha fatto scendere questo valore sotto quota 2%.

Fig.5 - Variazione percentuale media annua 1998-2014 e 2013-2014 del comparto mezzi di trasporto in alcune regioni italiane (*)



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

(*) Le regioni selezionate sono quelle nelle quali la divisione di attività economica 29 assume un peso di almeno il 70% sul totale della branca mezzi di trasporto secondo specifiche stime riferite al 2014

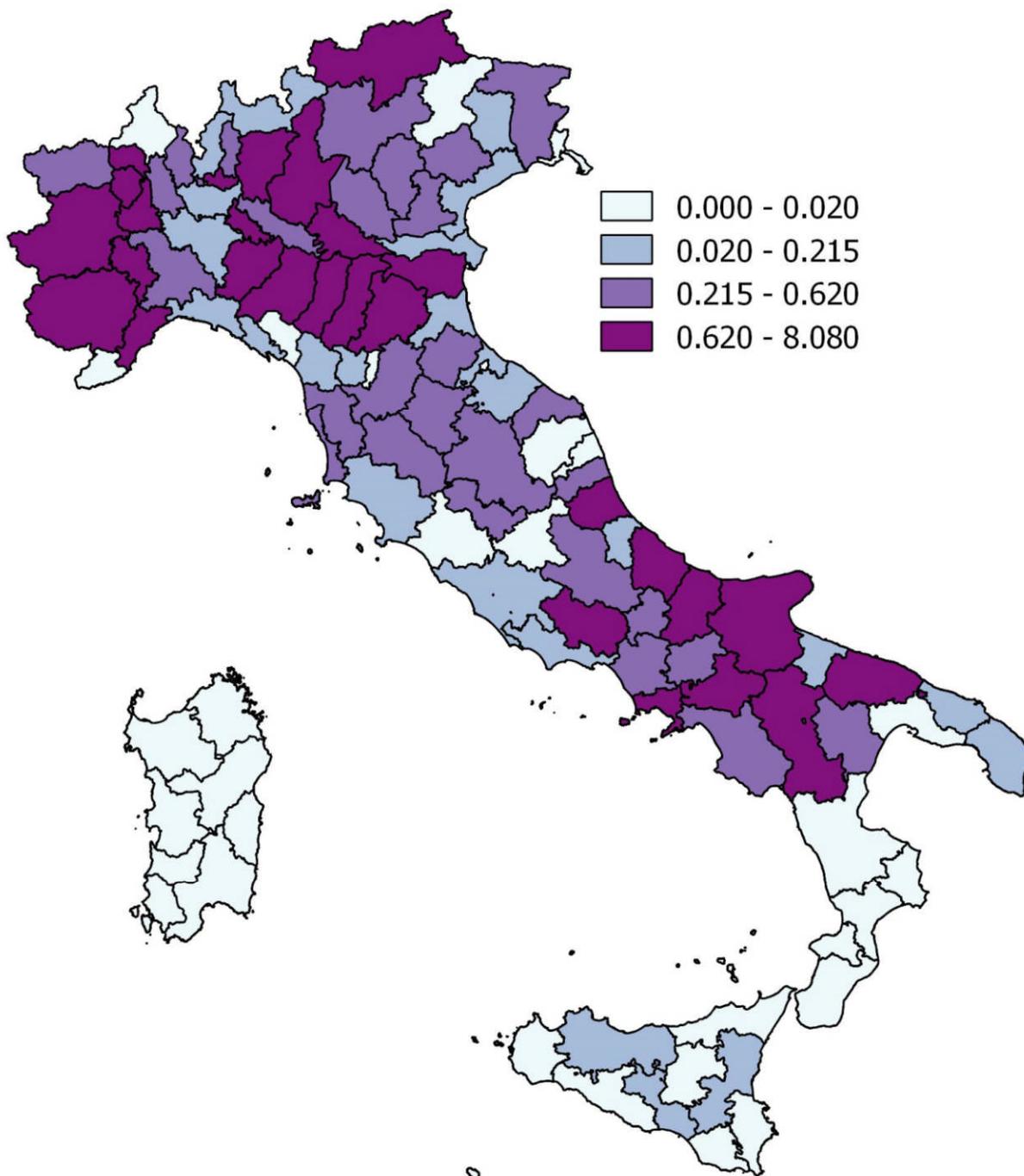
Ovviamente, questi andamenti si legano a doppio filo a quelli della crescita in termini reali del valore aggiunto. L'Emilia-Romagna ha visto crescere la sua incidenza in quanto è riuscita dal 1998 al 2014 a svilupparsi ad un tasso pari al 2,8% medio annuo (gran parte del quale cresciuto nel corso dell'ultimo quadriennio con un incremento annuo del 7%) a fronte di un +0,7% dell'Abruzzo

(che nel 2014 si è ripreso dopo due anni molto difficili). Le altre regioni considerate hanno chiuso tutte in territorio negativo in termini di media annua 1998-2014 anche se, nei casi di Piemonte e Trentino-Alto Adige, emergono alcuni segnali confortanti nel breve periodo. Segnali che, invece, in Basilicata non sono stati registrati (anche se come vedremo nei prossimi paragrafi, sembrano essersi delineate le condizioni di base per una ripresa che le primissime indicazioni sembrano evidenziare come molto importante). La regione, infatti, nel 2014 ha messo a segno il suo quinto segno negativo consecutivo (e il sesto negli ultimi sette), fra cui si segnala proprio quello dell'ultimo anno (-14,7%) che è la valutazione negativa più ampia dal 2002. Il tutto viene sintetizzato in una perdita media annua del 6% che significa essenzialmente che, reso 100 il valore aggiunto del 1998, oggi siamo a quota 37.

Si è osservato poc'anzi, però, che il peggio per l'*automotive* della Basilicata sembra essersi allontanato (indicazioni che saranno consolidate alla fine del 2017, quando usciranno i nuovi dati Istat sul valore aggiunto per branca merceologica relativi almeno all'anno 2015). Vi sono, infatti, due elementi che testimoniano tale affermazione, oltre ad altri due che tratteremo nei prossimi paragrafi relativamente agli investimenti e alle esportazioni del settore:

1. nel 2015 la Basilicata è stata la regione italiana in cui si è verificata la crescita più elevata del valore aggiunto in termini reali (+3,5%). Al di là del fatto che la regione consegue questo primato per la terza volta dal 1999 a oggi (come nessun'altra in Italia), non va trascurato che, stante il peso del comparto dei mezzi di trasporto sull'*automotive* nella composizione settoriale dell'economia locale, appare molto probabile che a trainare la regione siano stati proprio i mezzi di trasporto e di conseguenza l'automobilistico (anche se i due precedenti citati hanno fornito indicazioni contraddittorie). Se nel 1999, infatti, la crescita è stata decisa (+6,5%), nel 2013 il comparto è rimasto sostanzialmente sulle posizioni dell'anno precedente, anzi con una leggera contrazione (-1,1%).
2. come è noto, lo stabilimento FCA di Melfi (che ovviamente rappresenta il cuore pulsante di tutto l'*automotive* lucano) ha visto la realizzazione nel 2013 ed in parte del 2014 dei lavori di adeguamento delle linee produttive che hanno portato all'ampliamento della produzione dello stabilimento (alla Fiat Punto è stata aggiunta la Fiat 500X e la Jeep Renegade). Questa scelta ha portato nei primi mesi del 2015 alla chiusura della cassa integrazione e, quindi, al rientro al lavoro di 5.418 persone, con l'aggiunta di 350 lavoratori provenienti da Cassino o Pomigliano a cui si sono andate ad innestare successive 1.000 assunzioni. L'aumento, quindi, del valore economico del settore è dato sia da questa considerazione, ma anche dal fatto che, come osservato in precedenza, i modelli della Jeep stanno riscuotendo un forte consenso sul mercato europeo e internazionale, come testimoniano le cifre sull'export che esamineremo in seguito. I dati sulla Jeep Renegade che abbiamo a disposizione e relativi al solo mercato italiano hanno registrato un incremento delle immatricolazioni di questo modello nel nostro Paese, dai 2.663 pezzi del 2014 ai 24.455 del 2015, a fronte di una sostanziale stabilità delle immatricolazioni delle altre due produzioni dello stabilimento melfitano. Infatti, i dati ACI relativi alle prime iscrizioni per modello ci indicano come la Fiat 500 (senza tener conto del modello L) evidenziano una leggera contrazione delle immatricolazioni che passano dalle 45.569 del 2014 alle 43.057 del 2015. Percorso inverso lo compie invece la Fiat Grande Punto che, fra il 2014 ed il 2015, passa da 56.331 a 57.068 modelli immatricolati.

Fig.6 - % di valore aggiunto prodotto dalla divisione di attività economica 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 sul totale valore aggiunto provinciale. Anno 2014



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Istituto Tagliacarne

I già citati dati di Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne sul valore aggiunto ci consentono anche di delineare come la provincia di Potenza (dove essenzialmente si localizza tutto l'*automotive* lucano) sia ancora oggi, nonostante la crisi tracciata nelle precedenti pagine, una delle capitali dei mezzi di trasporto italiani se non come valori assoluti, almeno come rilevanza che il settore assume nella locale economia. Secondo i dati del 2014 la provincia di Potenza è al secondo posto in Italia dopo quella di Chieti come incidenza del valore aggiunto della divisione di attività economica 29 sul totale dell'economia, con un'aliquota del 4,4%, precedendo realtà come Torino, Modena, Frosinone (dove c'è lo stabilimento FIAT di Cassino) che nell'immaginario collettivo vengono ritenute come le capitali italiane dell'auto.

3. Le scelte delle imprese dell'*automotive* nelle regioni italiane e in Basilicata

Abbiamo fatto cenno nel precedente paragrafo al fatto che esiste un terzo elemento che sembra fornire interessanti indicazioni sui recenti trend del settore dei mezzi di trasporto in Basilicata più che in Italia. Oltre alle valutazioni sul valore aggiunto (che ricordiamo altro non è che la visione settoriale del Prodotto Interno Lordo), l'Istat realizza anche altre due indagini, dalle quali si possono cogliere informazioni interessanti sulle scelte aziendali.

- La Rilevazione sulle piccole e medie imprese e sull'esercizio di arti e professioni (PMI): si tratta di una rilevazione campionaria che ha come campo di osservazione le imprese con 1-99 addetti e risponde alle esigenze richieste dal regolamento comunitario sulle statistiche strutturali n. 58/97 (fino all'anno di riferimento 2007 in Ateco 2002 o Nace Rev.1.1) e dal regolamento SBS n. 295/2008 (a partire dall'anno di riferimento 2008 in Ateco 2007 o Nace Rev.2). La rilevazione raccoglie annualmente, mediante un questionario elettronico scaricabile dal web, dati dettagliati sui risultati economici delle imprese, sull'occupazione, sul costo del personale e sugli investimenti;
- La Rilevazione sul sistema dei conti delle imprese: la rilevazione si rivolge a tutte le imprese italiane con almeno 100 addetti che operano nei settori industriali e dei servizi, con l'esclusione di alcune divisioni dell'intermediazione monetaria e finanziaria, delle assicurazioni e dei servizi domestici. Il questionario rileva sia i dati economico-finanziari e patrimoniali delle imprese, classificate secondo l'attività economica prevalente, sia delle unità funzionali (unità di produzione omogenea) dell'impresa stessa. Inoltre si rilevano i dati sull'occupazione, sugli investimenti e sui costi del personale.

Attualmente, a livello di regione e di divisione di attività economica (quindi si parla esattamente di un settore decisamente più connesso all'*automotive*), esiste una serie storica che parte dal 2008 e arriva al 2014 e che consente di avere a disposizione le seguenti variabili:

1. numero di unità locali;
2. fatturato;
3. valore aggiunto al costo dei fattori;
4. costi del personale;
5. salari e stipendi;
6. investimenti lordi in beni materiali;

7. numero di persone occupate;
8. numero di dipendenti.

Nell'ambito di queste variabili ci soffermeremo sull'andamento degli investimenti e del costo del lavoro tralasciando valutazioni sulla struttura imprenditoriale e sull'occupazione (di cui ci occuperemo in prossimi paragrafi) e su fatturato e valore aggiunto (aziendale) che sono da considerarsi quasi delle variabili *proxy* rispetto al valore aggiunto (di contabilità nazionale) di cui abbiamo trattato in precedenza. Partendo dagli investimenti osserviamo come a livello nazionale, questo aggregato abbia vissuto una crescita piuttosto significativa nell'arco temporale 2013-2014, segnale evidente del fatto che ci si aspettava una robusta ripresa dell'attività economica (come in effetti i dati sulle immatricolazioni sembrano tracciare). Se prendiamo in considerazione come misura dell'andamento degli investimenti il rapporto fra questi ultimi e gli addetti sia per la divisione 29 che per il totale dell'industria manifatturiera notiamo come a livello nazionale, questo indicatore sia stato sempre superiore per il settore automobilistico rispetto al complesso del manifatturiero, ad eccezione del 2011, anno in cui gli investimenti manifatturieri sono stati comunque molto depressi, toccando il valore minimo dell'arco temporale considerato e nel quale l'*automotive* si è collocato su una soglia inferiore di oltre il 7% rispetto alla media del manifatturiero. Va specificato che nel biennio 2013-2014 gli investimenti per addetto nell'*automotive* hanno raggiunto livelli procapite mai registrati in precedenza. In particolare, nel 2013 questo aggregato ha misurato un valore per addetto di 18.264 euro, superiore di 2,8 volte rispetto al comparto manifatturiero. Nel 2014, pur evidenziandosi un certo rallentamento, il rapporto di forze è stato comunque superiore a 2, con un livello nell'*automotive* intorno ai 14.285 euro. In tutto questo, la Basilicata ha giocato un ruolo di primissimo piano. Dopo un triennio (2010-2012) di difficoltà, nel quale i livelli di investimento sono stati, nella migliore delle ipotesi, il 39% inferiori alla media dell'*automotive* nazionale con una punta di -60% nel 2012, nell'ultimo biennio le cose sono profondamente cambiate. Alcuni dati sono particolarmente eloquenti in tal senso:

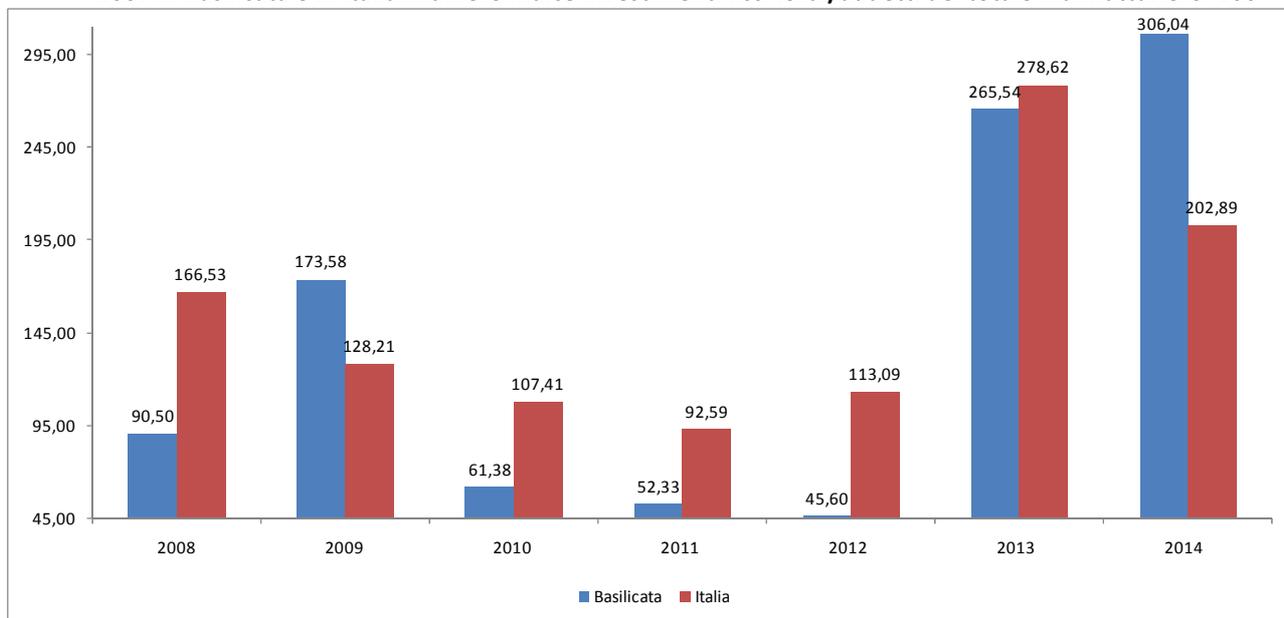
1. il livello di investimenti del 2013 è stato di 45.057 euro procapite salendo poi nel 2014 a 63.642 euro. Ciò significa che gli investimenti dell'*automotive* della Basilicata in questi ultimi due anni sono stati superiori di 15 e 21 volte rispetto a quelli del minimo storico del periodo registratosi nel 2012;
2. il livello di investimenti del 2013-2014 è talmente elevato da costituire nel primo di questi due anni il secondo valore più elevato d'Italia con uno *spread* di quasi 2,5 volte rispetto alla media nazionale. Ancora meglio nel 2014: in quest'anno la Basilicata è la regione che ha più investito in Italia, superando di quasi 4,5 volte l'*automotive* nazionale e doppiando quasi la seconda regione (il Lazio che si è fermato poco sotto quota 40.000 euro).

Alla spinta per gli investimenti fissi lordi si è accompagnato anche quello che potremmo definire come un processo di inspessimento delle competenze umane (comunque modesto). Questa affermazione apparirà più convincente quando tratteremo, nel paragrafo destinato alle caratteristiche occupazionali, i risultati di un indice sintetico di qualificazione complessivo delle risorse umane occupate nell'*automotive* lucano.

In questo paragrafo possiamo soffermarci anche sull'andamento temporale e territoriale dei costi per il personale e dei salari e stipendi. Si tratta di informazioni che vanno analizzate con estrema

cautela in quanto possono essere oggetto di fenomeni perturbatori, come le crisi aziendali ed il conseguente aumento del ricorso agli strumenti di sostegno al reddito, come ad esempio la Cassa Integrazione Guadagni che, di fatto, scaricano al di fuori delle imprese le retribuzioni e gli oneri di competenza del personale.

Fig.7 - Rapporto investimenti fissi lordi/addetti nella divisione 29 della classificazione di attività economiche Ateco 2007 in Basilicata e in Italia. Numero indice investimenti fissi lordi/addetti del totale manifatturiero=100



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

E questo sembra essere il caso della Basilicata. Se si va a considerare la serie storica del costo del personale per addetto (rapportandola a quella media nazionale) si nota, da un lato, che i livelli assoluti sono sempre inferiori a quelli medi nazionali e, dall'altro, come questo indicatore abbia raggiunto un picco massimo nell'anno 2009, scendendo poi progressivamente fino a raggiungere un minimo nel 2013 e risalire nel 2014. Questa curva, di fatto, segue quasi di pari passo quella che è l'incidenza della Cassa Integrazione Guadagni autorizzata dall'INPS nel periodo 2008-2014.

Tab.2 - Livello del costo del personale, dei salari e stipendi e della Cassa Integrazione Guadagni autorizzata nella divisione di attività economica 29 della classificazione delle attività economica ATECO 2007 in Basilicata.

Anno	Numero indice Italia=100		% di cassa integrazione autorizzata sul totale Italia
	Costi del personale	Salari e stipendi	
2008	81,0	78,5	13,0
2009	95,6	91,2	2,1
2010	82,6	78,1	3,1
2011	77,4	74,4	5,6
2012	61,2	57,8	13,4
2013	50,2	48,3	8,8
2014	76,5	74,0	6,8

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Inps

(*) Poichè i dati sulla Cassa Integrazione autorizzata sono declinati ancora sotto la classificazione di attività economica Ateco 2002 è stata considerata per questa variabile la divisione di attività economica 34

Infatti, il minimo valore del differenziale fra *automotive* lucano e italiano in termini di costi di personale si ha in corrispondenza del 2009, quando la quota percentuale di Cassa Integrazione assorbita dalla Basilicata sul totale Italia è stata del 2,1% (dato più basso del periodo 2008-2014),

mentre ha assunto i valori più elevati in corrispondenza del maggior ricorso relativo a tale strumento. Per affermare che è in corso tale inspessimento, già da queste informazioni appare utile prendere in considerazione due anni di questo periodo: il 2011 e il 2014.

Questi sono gli anni in cui la quota di Cassa Integrazione drenata dalla Basilicata rispetto al totale nazionale appare simile (5,6% e 6,8% rispettivamente). Nonostante nel 2014 questa quota sia superiore, il differenziale sia in termini di salari e stipendi che di costo del personale, appare essere pressoché identico; segnale quindi di una tendenza all'inspessimento del livello di qualificazione. Ribadiamo, comunque, che questa caratterizzazione sarà più evidente nel paragrafo sulle caratteristiche occupazionali.

4. Le caratteristiche dell'imprenditoria dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata

Come è noto uno dei maggiori contributi che il Sistema delle Camere di Commercio italiane offre alla comprensione delle evoluzioni delle economie territoriali consiste nella diffusione a cadenza trimestrale delle risultanze del Registro delle Imprese. Il Registro delle Imprese, previsto dall'art. 2188 del codice civile, è un pubblico registro nel quale si devono iscrivere tutti gli imprenditori. Tale registro è stato effettivamente istituito con l'art. 8 della legge 580/93 e dal relativo regolamento di attuazione DPR 581/95. La normativa ha preposto alla tenuta del registro un apposito Ufficio istituito presso le Camere di Commercio. A partire da questa fonte informativa è possibile avere a disposizione le consistenze (anche a cadenza mensile) delle imprese per settore di attività economica (in teoria fino al massimo livello di disaggregazione settoriale previsto dalla attuale classificazione delle attività economiche ATECO 2007 anche se, poi, come vedremo, esistono casi non rari in generale, ma decisamente residuali nell'ambito dell'automotive, di imprese per le quali ci si può fermare a un livello di dettaglio inferiore) accompagnate anche dai flussi (tecnicamente definiti come iscrizioni, cessazioni e cessazioni non d'ufficio). A queste variabili si possono poi associare (ed è l'oggetto delle analisi di queste pagine) anche l'evidenziazione dei connotati di artigianalità dell'impresa, ma anche alcune caratterizzazioni in termini di proprietà dell'impresa. In particolar modo Unioncamere-Infocamere (che è il soggetto detentore di questa informazione) ha concentrato la sua attenzione negli ultimi anni sui seguenti target di impresa:

- **Impresa femminile:** si considerano femminili le imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da donne. Tali imprese sono classificate in base al maggiore o minore grado di imprenditorialità femminile, desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di donne presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa, secondo lo schema della pagina seguente.
- **Impresa giovanile:** si considerano giovanili le imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone di età inferiore ai 35 anni. Sono classificate in base al maggiore o minore grado di imprenditorialità giovanile, desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun

socio e dalla percentuale di giovani presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa, secondo la tabella sotto riportata.

- Impresa straniera: si considerano straniere le imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone non nate in Italia. Sono classificate in base al maggiore o minore grado di imprenditorialità straniera, desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di non nati in Italia presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa, secondo la tabella sotto riportata.

Grado di imprenditorialità femminile/giovanile/straniero	Società di capitali	Società di persone e Cooperative	Ditte individuali	Altre forme giuridiche
MAGGIORITARIO	% di cariche +% di quote > 100%	>50% Soci	----	>50% Amministratori
FORTE	% di cariche +% di quote ≥ 4/3	≥60% Soci	----	≥60% Amministratori
ESCLUSIVO	100% di cariche + 100% di quote	100% Soci	Titolare	100% Amministratori

Tab.3 - Alcuni parametri caratteristici del sistema imprenditoriale della divisione di attività economica 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 in Basilicata, Sud e Isole e Italia

	2016			2009		
	Basilicata	Sud e Isole	Italia	Basilicata	Sud e Isole	Italia
Totale imprese della divisione di attività economica 29	29	646	3.293	33	722	3.604
-di cui Fabbicazione di autoveicoli	1	68	382	3	88	419
-di cui Fabbicazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	15	276	1.136	15	311	1.299
-di cui Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	0	7	52	0	3	19
-di cui Fabbicazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori	5	52	257	5	57	292
-di cui Fabbicazione di sedili per autoveicoli	0	9	50	0	1	17
-di cui Fabbicazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori nca	8	233	1.392	10	259	1.545
-di cui Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli	0	0	14	0	0	0
-di cui Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	0	1	10	0	3	13
-di cui % Fabbicazione di autoveicoli	3,4	10,5	11,6	9,1	12,2	11,6
-di cui % Fabbicazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	51,7	42,7	34,5	45,5	43,1	36,0
-di cui % Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	0,0	1,1	1,6	0,0	0,4	0,5
-di cui % Fabbicazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori	17,2	8,0	7,8	15,2	7,9	8,1
-di cui % Fabbicazione di sedili per autoveicoli	0,0	1,4	1,5	0,0	0,1	0,5
-di cui % Fabbicazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori nca	27,6	36,1	42,3	30,3	35,9	42,9
-di cui % Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
-di cui % Non classificabile nell'ambito della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	0,0	0,2	0,3	0,0	0,4	0,4
Variazione % totale imprese rispetto al 2009	-12,1	-10,5	-8,6	-	-	-
Diffusione ogni 100.000 abitanti	5,1	3,1	5,4	5,7	3,5	6,1

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere e Istat

Venendo all'analisi dei dati che verteranno sullo stock delle imprese attive per una questione legata all'attribuzione del codice di attività economica¹ possiamo evidenziare come nel corso del

¹ La misurazione degli stock delle imprese del Registro Imprese può avvenire secondo due chiavi di lettura. Impresa registrata e impresa attiva. Una impresa si definisce registrata quando è una impresa in archivio e non è cessata. Una

tempo il settore sia stato attraversato da un profondo ridimensionamento a livello nazionale della base imprenditoriale con una perdita di 311 imprese fra il 31 dicembre 2009 e 31 dicembre 2016 che ha attraversato tutte le varie anime del comparto, ad eccezione della fabbricazione dei sedili sviluppatosi in tutto il Centro-Nord fino ad arrivare in Campania, e tutti i territori regionali ad eccezione del Trentino-Alto Adige e dell'Abruzzo. La Basilicata ha visto contrarre il numero di iniziative imprenditoriali di 4 unità (passando da 33 a 29), mantenendo ancora oggi un profilo fortemente orientato al supporto della costruzione finale degli autoveicoli, che si connota nella presenza di numerose iniziative nell'ambito delle carrozzerie, caratteristica che peraltro unisce la Basilicata a tutto il Mezzogiorno con la parziale eccezione di Abruzzo e Molise. Altra specializzazione dell'*automotive* lucano è senza dubbio la fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori che rappresentano il 17,2% di tutto il tessuto imprenditoriale, incidenza record fra tutte le regioni del nostro Paese. Al di là delle specializzazioni produttive va comunque evidenziato che la Basilicata rappresenta la capitale dell'*automotive* meridionale italiano laddove si depuri da questi confini l'Abruzzo. Le 29 imprese attive presenti corrispondono ad una densità rispetto agli abitanti residenti di 5,1 iniziative ogni 100.000 residenti, dato di oltre il 63% superiore rispetto alla media del Mezzogiorno.

Va però specificato che quando parliamo di dati sull'imprenditoria dell'*automotive*, attraverso l'analisi dell'evoluzione in termini di numero di imprese, i dati stessi appaiono relativamente significativi per il fatto che le imprese del comparto sono mediamente di grandi dimensioni. Una prova di questa affermazione risiede in una elaborazione condotta sui dati dell'Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA) realizzato dall'Istat da cui si evince che a livello nazionale la dimensione media di impresa della divisione 29 nel 2014 (anno di ultima disponibilità di questo dato) in termini di addetti si attestava a quota 68,6, terzo maggior valore dopo la farmaceutica e l'industria del tabacco (quest'ultima invero molto presente) e ben superiore alla dimensione media del manifatturiero pari a 9,1 addetti. In Basilicata, poi, questo fenomeno si acuisce ancora di più. La dimensione media della divisione 29 è pari a 321 addetti a fronte dei 43 addetti del farmaceutico e dei soli 5,7 del complesso del manifatturiero. Appare, quindi, evidente come il settore dell'*automotive* in Basilicata, piuttosto che nel Mezzogiorno e in Italia, debba richiedere per la sua intrapresa la presenza di significativi capitali iniziali. In tutti i contesti territoriali, infatti, le società di capitale appaiono maggioranza assoluta a differenza di quanto accade nel complesso del manifatturiero dove nonostante sia in corso un processo di inspessimento delle forme giuridiche, le iniziative di tipo individuale appaiono essere ancora le più numerose.

Per quanto concerne la Basilicata va però anche aggiunto che la dimensione media è fortemente determinata dalla presenza della FCA Melfi mentre il resto appare connotato da una serie di imprese di dimensione piccola o al più media, tale da lasciare spazio, ad esempio, a forme giuridiche di impresa relativamente "semplici" come le ditte individuali (presenti in sette casi su 29) o le società di persona a cui sono riconducibili 5 delle 29 imprese presenti nel territorio lucano.

impresa è attiva quando esercita un'attività e non ha procedure concorsuali in atto. In questo rapporto si è scelto di analizzare le imprese attive per una questione legata alla cosiddette imprese non classificate, ovvero quelle imprese di cui non è noto il settore di attività economica neanche a livello aggregato.

Al 31 dicembre 2016 le imprese registrate non classificate a livello nazionale ammontavano a 396.152 rispetto a un totale di 6.073.763 per un'aliquota quindi del 6,5%, mentre le imprese attive non classificate erano solo 2.298 su un totale di 5.145.995 per una incidenza dello 0,04%

Tab.4 - La distribuzione delle imprese attive della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 e del totale manifatturiero in Basilicata, Sud e Isole e Italia per forma giuridica. Situazione al 31 dicembre 2016

	VALORI ASSOLUTI			PERCENTUALI DI COLONNA		
	Basilicata	Sud e Isole	Italia	Basilicata	Sud e Isole	Italia
DIVISIONE 29						
Società di capitale	17	378	1.994	58,6	58,5	60,6
Società di persone	5	110	583	17,2	17,0	17,7
Imprese individuali	7	141	676	24,1	21,8	20,5
Altre forme	0	17	40	0,0	2,6	1,2
Totale	29	646	3.293	100,0	100,0	100,0
TOTALE MANIFATTURIERO						
Società di capitale	939	36.051	160.255	24,7	27,1	32,4
Società di persone	657	23.722	103.759	17,3	17,8	21,0
Imprese individuali	2.073	70.710	225.149	54,6	53,1	45,5
Altre forme	129	2.616	6.084	3,4	2,0	1,2
Totale	3.798	133.099	495.247	100,0	100,0	100,0

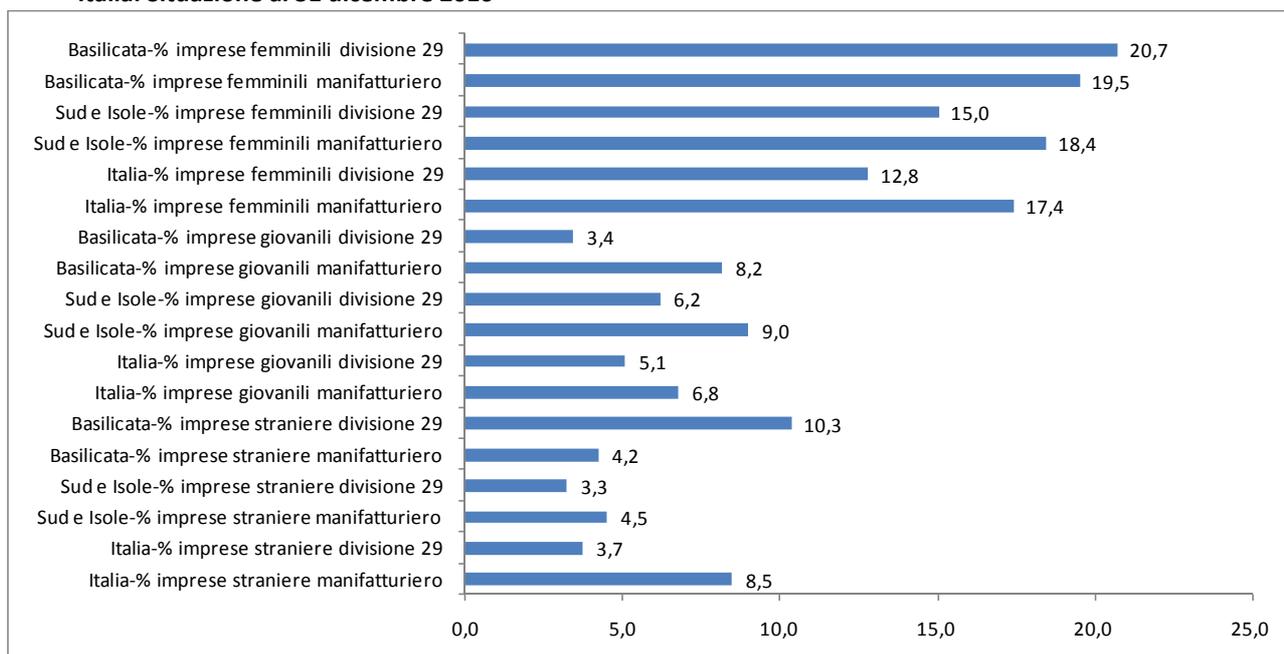
Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere

Rispetto alla media nazionale e a quella del Mezzogiorno, pertanto, si ha una maggiore tendenza/possibilità da parte dell'imprenditoria lucana di essere funzionale al comparto senza impegnarsi particolarmente da un punto di vista dei capitali iniziali. E unendo questa considerazione a quella che vede le imprese femminili, giovanili e straniere fortemente connesse con il concetto di impresa individuale ne deriva che questi target o almeno alcuni di essi sono protagonisti nell'ambito dell'imprenditoria dell'automotive lucana. E' il caso ad esempio delle donne. In un territorio in cui le donne appaiono sì protagoniste del manifatturiero pur non brillando rispetto a quanto accade ad esempio nelle regioni del Centro, dove vi è un più alto tasso di femminilizzazione del settore, emerge che la presenza della donna nell'imprenditoria dell'*automotive* è la più elevata d'Italia. La Basilicata è l'unica regione in cui si verificano i seguenti due fenomeni:

1. l'incidenza delle imprese femminili della divisione di attività economica 29 sul totale delle imprese attive della stessa divisione supera il 20% (per l'esattezza 20,7%) con la provincia di Potenza che da sola si attesta al 26,1%;
2. il tasso di femminilizzazione dell'imprenditoria della divisione 29 supera quello del complesso del manifatturiero (al 20,7% precedentemente segnalato si contrappone il 19,5% di incidenza nel manifatturiero). Per fare un paragone con altri contesti territoriali in Italia le imprese femminili della divisione 29 sono appena il 12,8% a fronte del 17,4% del complesso del manifatturiero, mentre nel Mezzogiorno tali incidenze sono rispettivamente del 15 e del 18,4%.

Discorso analogo (cambiano solamente le cifre di riferimento) vale per l'importanza dell'impresa straniera. In questo caso, prima di entrare nel dettaglio dei numeri va introdotta qualche nota di lettura ai dati. Poiché come detto in precedenza il concetto di straniero si basa sullo stato di nascita e non sulla effettiva cittadinanza, il dato dell'imprenditoria straniera potrebbe essere costituito in gran parte dal fenomeno della cosiddetta immigrazione di ritorno, vale a dire lucani che sono nati all'estero da famiglie immigrate e che sono ritornati sui luoghi di origine.

Fig.8 - Percentuale di incidenza delle imprese femminili, giovanili e straniere sul totale delle imprese della divisione 30 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 e del manifatturiero in Basilicata, Sud e Isole e Italia. Situazione al 31 dicembre 2016



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere

Essendo i numeri assoluti decisamente modesti, questo fenomeno potrebbe essere molto significativo, anche alla luce del fatto che le persone che detengono cariche o qualifiche nelle imprese dell'automotive lucano provengono da Austria, Belgio, Bulgaria, Svizzera e Uruguay. Tutti paesi (ad esclusione del paese balcanico) che sono state aree che hanno esercitato un forte *appeal* nei confronti della emigrazione della Lucania. Pertanto con questi più che doverosi *caveat*, le cifre indicano che:

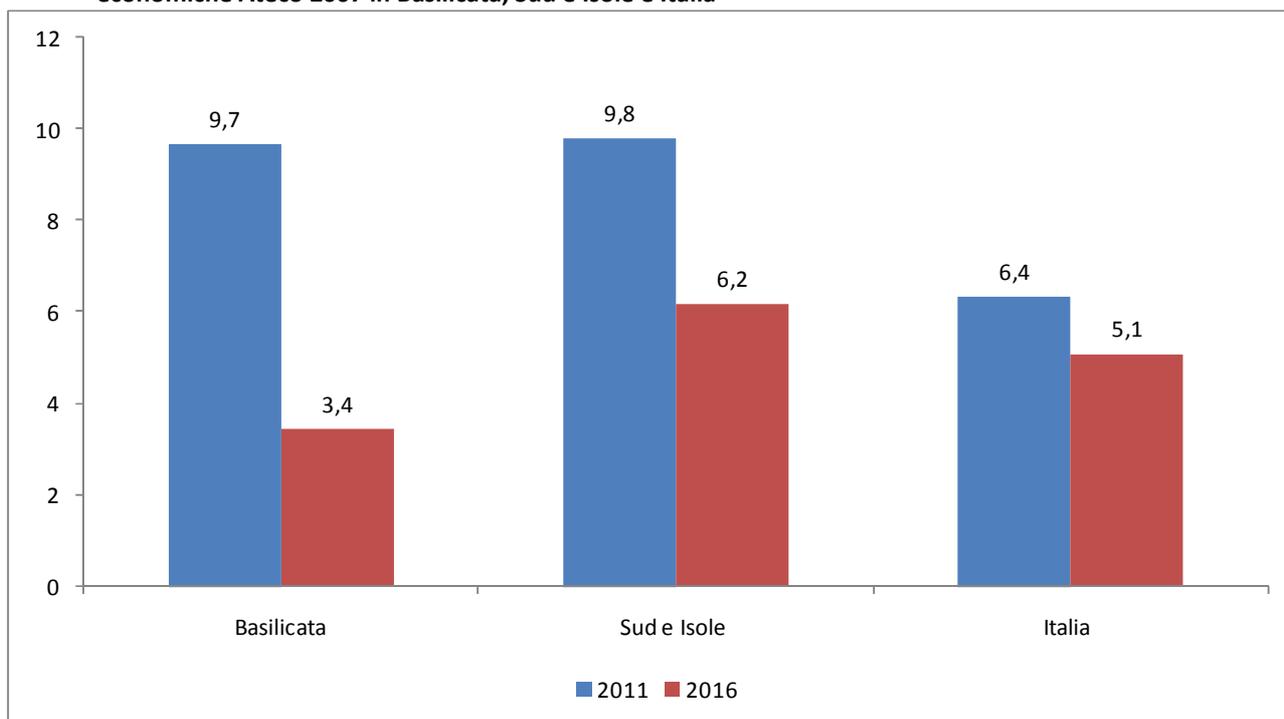
1. la Basilicata si colloca al primo posto in Italia come regione, con la maggiore presenza di impresa straniera dell'*automotive* sul totale delle imprese del settore con una incidenza del 10,3% precedendo il Molise (10%) e l'Emilia-Romagna (6,7%).
2. la Basilicata, insieme a Molise e Calabria rappresenta una delle tre regioni in cui l'incidenza delle imprese straniere dell'*automotive* sul totale delle imprese settoriali supera l'analoga aliquota calcolata su tutte le imprese del manifatturiero. In Basilicata, al 10,3% precedentemente segnalato si contrappone il 4,2% del totale manifatturiero mentre in Italia abbiamo una incidenza rispettivamente del 3,7 e dell'8,5% che nel Mezzogiorno diventa 3,3 e 4,5%.

Il rapporto fra giovani e *automotive* appare invece piuttosto complesso, contrariamente a quanto ci si possa aspettare da un mondo che vede i giovani fortemente appassionati. Come vedremo meglio nel paragrafo dedicato alle caratteristiche occupazionali, le imprese lucane sono decisamente poco popolate di giovani sia rispetto a quanto accade nel complesso del Paese, ma anche se prendiamo come termine di paragone il manifatturiero lucano. E anche l'imprenditoria ha un profilo poco giovane. Utilizzando la definizione di impresa giovanile presentata in precedenza si osserva come la Basilicata sia una delle ultime regioni in Italia per incidenza di imprese condotte da under 35 rispetto al totale delle imprese dell'*automotive* con una quota del

3,4% che è superiore solamente a quella dell'Emilia-Romagna, della Sardegna (ma in entrambi i casi la prevalenza è di pochissimi centesimi), della Liguria e della Valle d'Aosta. Questo fenomeno appare decisamente preoccupante non solamente per i modestissimi valori assoluti ma anche per le seguenti due considerazioni:

1. il divario fra quota di imprese giovani della divisione 29 e l'analoga incidenza sul totale imprese è uno dei più elevati fra le regioni italiane. Infatti al 3,4% sopra richiamato va contrapposto l'8,2% che contraddistingue l'intero manifatturiero e che fa della Basilicata la quinta regione italiana per presenza di impresa under 35;
2. l'imprenditoria giovanile dell'*automotive* lucano ha subito nel corso del primo lustro di questo decennio un vero e proprio processo di desertificazione. Solo nel 2011 le imprese della divisione 29 condotte da giovani rappresentavano il 9,7% del totale, dato che poneva la Basilicata al quinto posto in Italia come incidenza delle imprese giovanili. Insieme alla Puglia la Basilicata è la regione che ha sperimentato la più pesante caduta di imprese giovanili fra il 2011 e il 2016.

Fig.9 - Percentuale di incidenza delle imprese giovanili della divisione 29 delle classificazione delle attività economiche Ateco 2007 in Basilicata, Sud e Isole e Italia

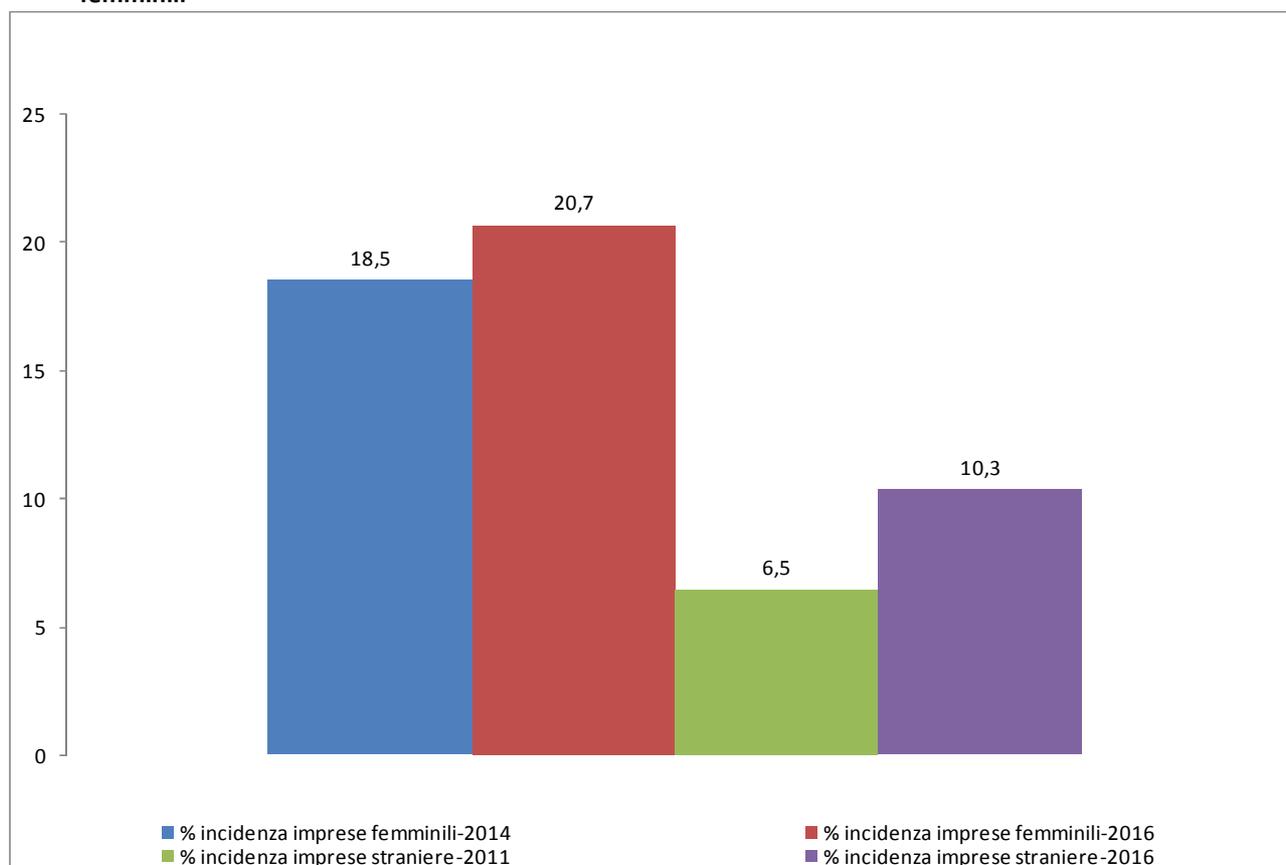


Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere

Questa ultima considerazione porta a chiedere quale sia stata l'evoluzione nel tempo della presenza di donne e stranieri nell'*automotive*. Per ambedue i target la presenza in termini relativi appare in robusta crescita. Per quanto concerne le imprese "rosa" siamo passati in Basilicata dal 18,5 al 20,7% (a fronte di un leggero incremento sia che in Italia che nel Mezzogiorno), mentre per le iniziative etniche il balzo è ancora più eclatante con un transito in cinque anni dal 6,5 al 10,3% anche in questo caso decisamente più eclatante rispetto a quanto avvenuto in Italia e nel Sud Italia (da 3,1 a 3,7% nel caso dell'intero paese e da 2,6 a 3,3% per quanto concerne il Meridione).

Chiudiamo la panoramica sulle caratteristiche del sistema dell'*automotive* lucano con delle brevi considerazioni sul tema dell'imprenditoria artigiana. Ovviamente le tipologie di lavorazioni caratteristiche del settore lasciano generalmente poco spazio a questo spaccato imprenditoriale che prevede una marcata componente di manualità e di produzioni non di massa. Ed, in effetti, il ruolo dell'impresa artigiana nel comparto *automotive* italiano non solo è decisamente modesto rispetto a quanto avviene per il complesso del manifatturiero, ma si è anche andato a ridurre nel tempo passando dal 35,9 al 34,9% in cinque anni. Un trend però che non è stato omogeneo su tutto il territorio nazionale, con delle eccezioni che si collocano quasi tutte nel Mezzogiorno. Tra queste eccezioni si evidenzia la Basilicata che non solo vede crescere il ruolo che l'artigianato svolge nella composizione della struttura produttiva dell'*automotive*, ma è la regione che ha visto la maggiore crescita di rilevanza di questo segmento di impresa. Se al 31 dicembre 2011 le iniziative artigiane presenti in Basilicata erano appena il 9,7% del totale (valore di gran lunga più basso fra tutte le regioni italiane), alla fine del 2016 siamo arrivati ad oltrepassare la quota del 20% ed attualmente la presenza dell'artigianato nell'*automotive* è più rilevante di quanto accade in regioni come il Lazio e la Campania, territori dove l'industria automobilistica assume significativo spessore.

Fig.10 - Percentuale di incidenza delle imprese femminili e straniere della divisione 29 della classificazione di attività economiche Ateco 2007 in Basilicata. Anni 2011 e 2016 per le imprese straniere e 2014 e 2016 per le imprese femminili



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere

Tab.5 - Percentuale di incidenza delle imprese artigiane sul totale delle imprese nella divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 e nel totale manifatturiero nelle regioni italiane.

	2016		2011			2016		2011	
	Divisione 29	Totale manifatturiero	Divisione 29			Divisione 29	Totale manifatturiero	Divisione 29	
Piemonte	40,3	70,4	41,6	Molise	40,0	65,5	50,0		
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	40,0	74,8	60,0	Campania	14,0	43,7	12,0		
Liguria	44,9	71,8	47,3	Puglia	24,0	61,1	24,8		
Lombardia	31,5	57,8	32,7	Basilicata	20,7	63,5	9,7		
Trentino Alto Adige / Südtirol	35,9	75,7	38,7	Calabria	43,5	67,0	43,6		
Veneto	43,3	65,1	44,8	Sicilia	36,4	69,0	35,2		
Friuli-Venezia Giulia	45,0	65,1	38,5	Sardegna	43,3	75,0	36,1		
Emilia-Romagna	43,4	64,5	43,5	Nord-Ovest	36,3	62,1	37,7		
Toscana	39,7	64,5	40,0	Nord-Est	43,1	65,6	43,6		
Umbria	32,0	68,4	37,0	Centro	28,0	63,0	32,1		
Marche	42,7	68,0	43,5	Sud e Isole	25,9	59,2	25,3		
Lazio	12,0	55,9	21,1	Italia	34,9	62,3	35,9		
Abruzzo	20,9	58,7	23,3						

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Infocamere

5. Consistenza e caratteristiche dell'occupazione dell'automotive nelle regioni italiane e in Basilicata

Con l'analisi delle caratteristiche occupazionali cominciano a prendere forma quelle considerazioni che abbiamo trattato nel paragrafo in cui sono stati illustrati i risultati del valore aggiunto. Anche se le fonti statistiche ufficiali si fermano al 2014 è stato possibile, infatti, grazie ad una operazione di integrazione di fonti, pervenire ad una valutazione del numero di addetti medio dell'anno 2016. Più in particolare, questa operazione di integrazione di fonti è consistita essenzialmente nel prendere in considerazione le informazioni provenienti dal Registro Statistico delle Unità Locali realizzato dall'Istat² che sono state "trascinate" con le variazioni degli addetti fra 2014 e 2015 e

²Il Registro statistico delle unità locali nasce in base al Regolamento del Consiglio Europeo n. 2186 del 1993 relativo al coordinamento comunitario dello sviluppo dei registri d'impresa utilizzati a fini statistici, poi abrogato e sostituito dal Regolamento CE n. 177 del 2008. Il campo di osservazione del Registro Asia unità locali è il medesimo del Registro Asia imprese e copre tutte attività industriali, commerciali e dei servizi alle imprese e alle famiglie. La definizione di unità locale adottata corrisponde a un'impresa o a una parte di un'impresa situata in una località topograficamente identificata. In tale località, o a partire da tale località, una o più persone svolgono (lavorando eventualmente a tempo parziale) delle attività economiche per conto di una stessa impresa. Secondo tale definizione sono unità locali le seguenti tipologie, purché presidiate da almeno una persona: agenzia, albergo, ambulatorio, bar, cava, deposito, garage, laboratorio, magazzino, miniera, negozio, officina, ospedale, ristorante, scuola, stabilimento, studio professionale, ufficio, eccetera. L'impresa plurilocalizzata, pertanto, è un'impresa che svolge le proprie attività in più luoghi, ciascuno dei quali costituisce un'unità locale. Le variabili specifiche delle unità locali comprese nel registro, oltre alle variabili identificative dell'impresa e definite nel Registro ASIA-Imprese, sono: indirizzo dell'unità locale, che permette l'esatta individuazione dell'unità locale sul territorio; attività economica dell'unità locale, secondo la classificazione Ateco 2007; addetti dell'unità locale. La realizzazione e l'aggiornamento del Registro delle unità locali, effettuato annualmente a partire dal 2004, avviene attraverso un processo di normalizzazione ed integrazione delle informazioni provenienti sia da fonti amministrative, gestite da enti pubblici o da società private, sia da fonti statistiche. Come fonti statistiche utilizzate per definire il registro, è stata implementata un'indagine specifica: l'Indagine sulle Unità Locali delle Grandi Imprese (IULGI). L'indagine rileva la localizzazione e le principali variabili di struttura (numero di addetti, attività economica principale, tipologia delle unità locali) delle singole unità locali. La creazione e l'aggiornamento del Registro delle unità locali a partire dall'insieme delle unità statistiche a disposizione è effettuata attraverso due distinti processi produttivi. L'indagine sulle unità locali delle grandi imprese (IULGI) rappresenta la base su cui poggia l'aggiornamento del registro per le unità locali di imprese di grande dimensione. Per le unità locali di imprese di piccola e media dimensione e per le imprese non rispondenti all'indagine IULGI, le variabili strutturali del Registro sono aggiornate attraverso modelli statistici che utilizzano le informazioni presenti negli archivi amministrativi.

2015 e 2016 rilasciate da Unioncamere-Infocamere che periodicamente rileva queste informazioni presso l'Inps. Pertanto in queste pagine dapprima verrà presentata una situazione dell'occupazione della divisione di attività economica 29 nel suo complesso fino al 2016 e, successivamente, si presenteranno alcuni risultati relativi all'anno 2014 di alcune delle principali caratteristiche dell'occupazione dipendente e totale come, ad esempio, il genere, lo stato di nascita, la posizione professionale e la classe di età. Tali informazioni restituiscono, da un lato una tendenza nazionale improntata alla stabilità, ma dall'altra una regione che, dopo un momento di profonda difficoltà attraversata nel 2014, sembra avere intrapreso, come risultato di quella politica di ripresa degli investimenti, un percorso virtuoso che ha riportato di fatto l'occupazione sugli stessi livelli del 2012, con una dinamica significativa avvenuta proprio nel corso dell'ultimo anno.

Nel nostro Paese le imprese della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 davano lavoro nel 2016 a 160.088 occupati, con un calo dell'1,3% rispetto all'analogo dato del 2012. Un quadro di sostanziale stabilità dietro al quale si segnala un deciso sviluppo che si registra in tutte le regioni in cui il comparto assume maggiore rilievo, con la parziale eccezione del Piemonte in cui il trend di medio periodo ha visto un calo del -1,7%.

Tab.6 - Addetti medi annui alle unità locali nella divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 nelle regioni italiane. Serie storica 2012-2016

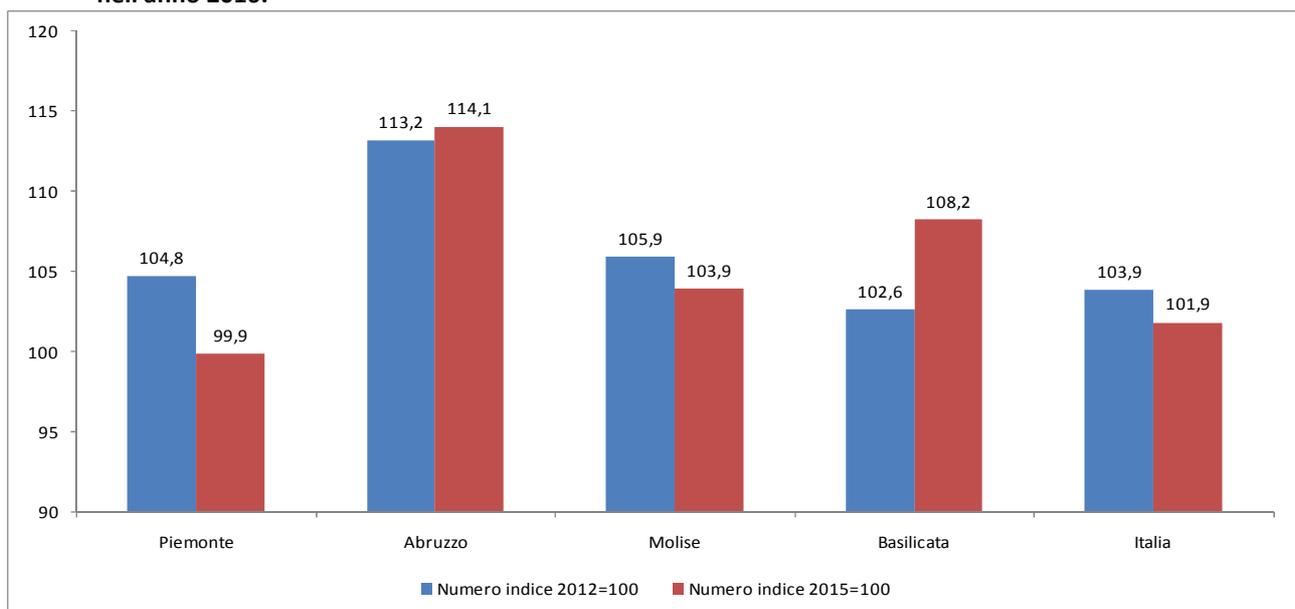
Regioni	2012	2013	2014	2015 (*)	2016 (*)	Var % 2012 2016	Var % 2015 2016
Piemonte	53.860,1	51.515,4	53.179,4	52.054,2	52.961,2	-1,7	1,7
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	250,7	242,7	236,1	236,1	183,7	-26,7	-22,2
Liguria	1.333,8	1.377,7	1.363,6	851,4	908,2	-31,9	6,7
Lombardia	23.712,8	22.915,0	22.730,4	23.337,5	23.999,0	1,2	2,8
Trentino Alto Adige / Südtirol	3.371,5	3.469,3	3.249,0	3.497,9	2.768,4	-17,9	-20,9
Veneto	6.513,0	6.673,1	6.440,8	6.707,3	7.026,5	7,9	4,8
Friuli-Venezia Giulia	1.528,1	1.335,1	1.247,3	1.210,9	1.269,1	-17,0	4,8
Emilia-Romagna	15.107,9	14.433,0	15.118,3	15.379,0	16.180,0	7,1	5,2
Toscana	5.325,5	6.047,5	4.782,7	4.541,0	4.752,4	-10,8	4,7
Umbria	1.022,2	1.058,3	946,2	970,5	1.049,4	2,7	8,1
Marche	1.421,5	1.258,7	1.265,0	1.666,7	1.663,0	17,0	-0,2
Lazio	7.031,8	6.690,0	6.307,5	6.231,1	6.424,3	-8,6	3,1
Abruzzo	11.700,9	11.203,0	11.232,3	10.544,5	12.170,7	4,0	15,4
Molise	3.163,8	2.956,3	2.754,5	2.759,5	2.861,0	-9,6	3,7
Campania	10.644,2	11.826,1	10.472,6	10.676,0	10.646,5	0,0	-0,3
Puglia	6.101,9	5.998,8	6.011,5	5.935,8	6.010,5	-1,5	1,3
Basilicata	8.025,4	7.981,3	6.132,1	6.786,5	7.989,9	-0,4	17,7
Calabria	77,2	76,0	79,0	84,0	107,9	39,9	28,6
Sicilia	1.992,5	1.314,1	1.117,2	1.045,5	1.072,3	-46,2	2,6
Sardegna	48,2	65,0	47,4	50,3	44,4	-8,0	-11,8
Nord-Ovest	79.157,3	76.050,8	77.509,6	76.479,3	78.052,0	-1,4	2,1
Nord-Est	26.520,4	25.910,5	26.055,3	26.795,0	27.243,9	2,7	1,7
Centro	14.801,1	15.054,4	13.301,4	13.409,3	13.889,1	-6,2	3,6
Sud e Isole	41.754,0	41.420,6	37.846,6	37.882,1	40.903,2	-2,0	8,0
Italia	162.232,7	158.436,2	154.712,9	154.565,8	160.088,3	-1,3	3,6

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Guglielmo Tagliacarne su dati Registro Statistico delle Unità Locali e Unioncamere-Infocamere

(*) Stime anticipate tenendo conto della struttura occupazionale 2014 e delle valutazioni Unioncamere-Infocamere per gli anni 2015 e 2016

Tra queste regioni va segnalato il ruolo dell'Emilia-Romagna che ha chiuso il periodo con una crescita del 7,1%. Ma i risultati di lungo periodo nascondono una tendenza recente decisamente più performante; fra il 2015 e il 2016, a livello nazionale, il numero di addetti è cresciuto passando dai 154.565 del 2015 (che va detto costituisce il valore più basso della serie storica 2012-2016), fino ai già segnalati 160.088. Una crescita del 3,6% che è stata particolarmente robusta nel Mezzogiorno. L'area ha, infatti, messo a segno un eloquente +8%, arrivando a sfiorare quota 41.000 addetti. E tra le quattro regioni che giocano un ruolo da protagonista del settore (Abruzzo, Campania, Puglia e Basilicata che messe insieme assommano oltre il 90% dell'occupazione del settore nel Mezzogiorno), emerge senza ombra di dubbio proprio il ruolo della Basilicata (insieme a quello dell'Abruzzo) che ha visto crescere i suoi addetti nel corso degli ultimi dodici mesi di ben 1.200 unità, ovvero più 17,7% in termini percentuali. Una crescita che ha riscontri superiori solamente in Calabria, che però è un territorio che conta decisamente poco per il settore, assorbendo appena lo 0,07% del monte addetti nazionale. In generale, se proiettiamo questi dati rispetto a quanto è accaduto per il totale del settore manifatturiero possiamo dire, utilizzando un linguaggio consono ai mercati finanziari, che il settore dell'*automotive* ha "sovrapformato" il complesso dei settori di attività economica. Questa affermazione trova riscontri andando a calcolare l'incidenza degli addetti nel settore della divisione di attività economica 29 sul totale degli addetti manifatturieri. A livello nazionale tale quota è passata in un quadriennio dal 4,2 al 4,4% e questo processo di inspessimento dell'*automotive* rispetto al complesso del manifatturiero si è riscontrato nel medio periodo in tutte le quattro regioni (Piemonte, Abruzzo, Molise e Basilicata) in cui la divisione 29 assorbe più del 10% degli addetti del manifatturiero, mentre nell'ultimo anno l'*automotive* del Piemonte ha avuto un comportamento pressoché in linea con quello degli altri settori manifatturieri.

Fig.11 - Numero indice 2012=100 e 2015=100 della quota percentuale degli addetti della divisione 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 sul totale degli addetti del comparto manifatturiero nell'anno 2016.

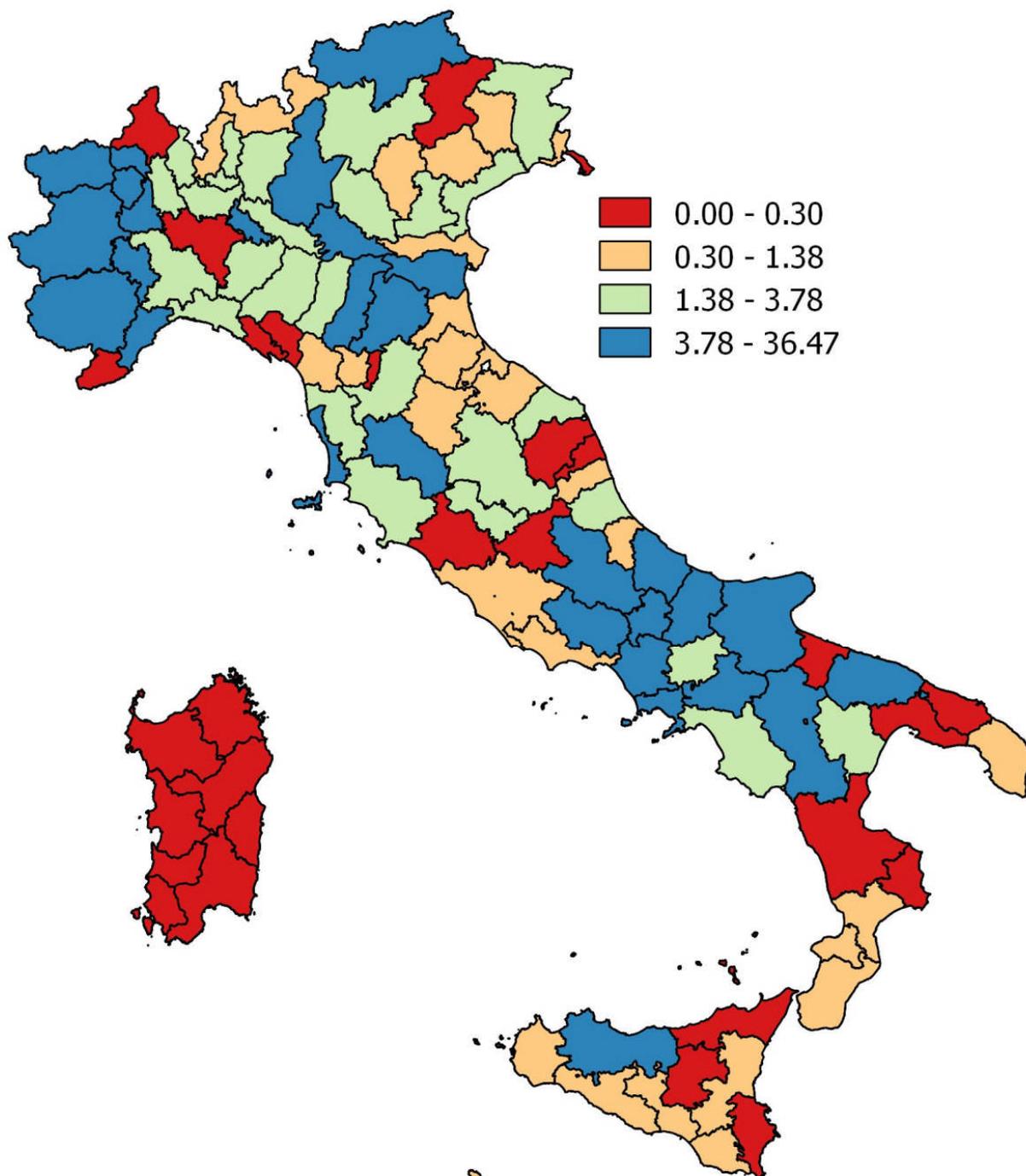


Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Unioncamere-Infocamere

(*) Nella figura vengono riportate solamente le regioni nelle quali la quota di addetti della divisione 29 sul totale manifatturiero è superiore al 10%

In particolare, la Basilicata ha visto crescere nel quadriennio l'incidenza del settore dal 31,5 al 32,4% (confermandosi ancora oggi come la regione italiana più "automobilistica").

Fig.12 - % di addetti della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 sul totale degli addetti manifatturieri nelle province italiane. Anno 2014



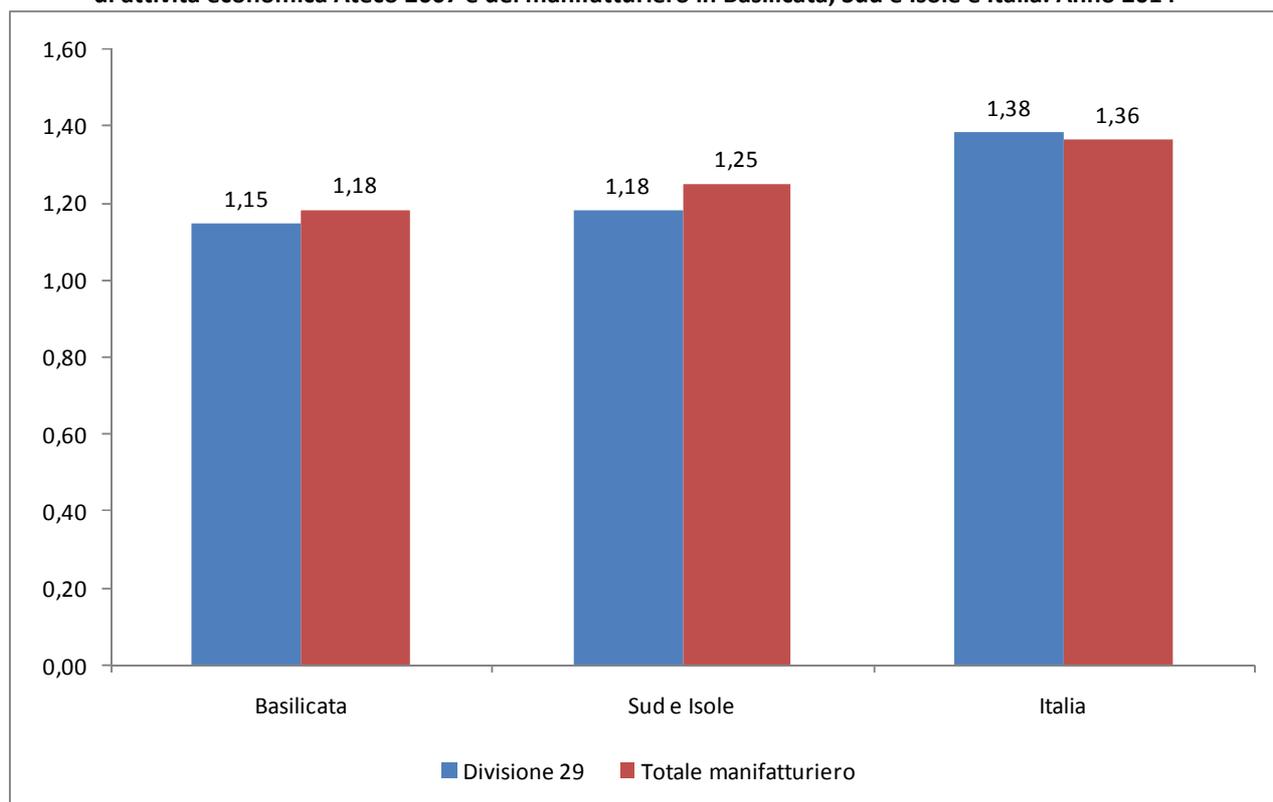
Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Unioncamere-Infocamere

Ma se questa crescita di medio periodo è stata significativa (ma inferiore rispetto alle altre regioni in cui l'*automotive* è parte decisiva del tessuto produttivo manifatturiero), nel breve periodo la crescita della rilevanza del settore è stata impetuosa, collocandosi di fatto al di sotto solamente dell'Abruzzo. Traducendo in termini assoluti quanto accaduto in Basilicata, gli addetti al manifatturiero fra 2015 e 2016 sono cresciuti di 1.989 unità (evidenziando quindi una ripresa complessiva dell'intera branca), di cui 1.203 sono attribuibili alla produzione automobilistica (come già specificato sopra) e gli altri 786 al complesso delle altre attività economiche. Se la Basilicata può essere considerata la regione italiana a maggiore presenza dell'*automotive* nel tessuto produttivo in termini di addetti, la provincia di Potenza può essere considerata la provincia leader in tal senso. I dati relativi all'anno 2014 evidenziano come nella provincia quasi 4 addetti su 10 del manifatturiero siano occupati nella divisione 29 (grazie ovviamente alla presenza sul territorio di FCA Melfi) precedendo Chieti che, nei suoi confini, ospita la Sevel S.p.A.-Società Europea Veicoli Leggeri - Société Européenne de Véhicules Légers, all'interno del quale vengono prodotti i veicoli Fiat Ducato, Citroen Jumper e Peugeot Boxer. Seguono poi Campobasso, Torino e Frosinone che ospitano unità locali di Fiat Chrysler Automobilities Italia con il capoluogo piemontese che ospita anche la Denso Thermal System, fulcro fondamentale della climatizzazione del settore auto.

Come detto all'inizio del paragrafo i dati del Registro Statistico delle Unità Locali ci consentono anche di tratteggiare un quadro di alcune caratteristiche individuali dei lavoratori del settore dell'*automotive* sia in Italia che in Basilicata con particolare riferimento per l'occupazione alle dipendenze. Caratterizzazioni che assumono aspetti peculiari per il livello di qualificazione, di gioventù e di femminilizzazione. Il livello di qualificazione medio complessivo del personale del settore è molto contenuto anche se con tendenza ad un lieve inspessimento nel tempo. Questa considerazione deriva dal calcolo di uno specifico indice sintetico messo a punto da Unioncamere Basilicata e Istituto Guglielmo Tagliacarne che partendo dai dati sui dipendenti stratificati per livello professionale assegna un valore di 4 ai dirigenti, di 3 ai quadri, di 2 agli impiegati e di 1 a operai, apprendisti e altra tipologia. Il valore medio di questo indicatore per la Basilicata è pari nel 2014 a 1,15 che pur in crescita rispetto all'1,12 del 2012 rappresenta insieme a quello del Molise il valore più basso fra tutte le regioni italiane a significare la presenza di una forza lavoro molto orientata verso le figure di basso livello. A livello nazionale questo indicatore è pari 1,38 (17% in più rispetto a quello lucano) con il Piemonte che fa registrare il livello più significativo (1,54). Appare quindi evidente la netta dicotomia fra "la testa" posizionata nella provincia di Torino (ma più in generale in tutto il Settentrione) e le "braccia" che si posizionano in maniera massiccia in tutto il Meridione e in parte anche nel Lazio. E ovviamente tutto questo ha delle ripercussioni anche per quanto concerne i livelli di retribuzione. Secondo le ultime valutazioni Inps, relative al 2015, un lavoratore dipendente dell'*automotive* in Basilicata ha una retribuzione media annua di 28.587 euro lordi a fronte dei 30.917 euro del totale del Paese.

E questo nonostante gli operai sembrano essere tra i più pagati d'Italia con una retribuzione media di 27.583 euro a persona dopo quelli di Emilia-Romagna e Puglia. Va però detto che il problema della scarsa qualificazione delle risorse umane nelle imprese della Basilicata non è caratteristico solamente dell'*automotive* ma riguarda un po' tutti i settori del manifatturiero.

Fig.13 - Indice di qualificazione degli occupati dipendenti delle unità locali della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 e del manifatturiero in Basilicata, Sud e Isole e Italia. Anno 2014



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

Il livello di qualificazione complessivo dei dipendenti del settore secondario è 1,18 che pur essendo (lievemente) superiore a quello dell'*automotive* è comunque il più basso d'Italia, con un divario del 13% rispetto alla media nazionale. E anche in questo caso i differenziali dei livelli retributivi fra dipendenti del manifatturiero della Basilicata e media Italia è molto netta (anzi ancora più netta) rispetto a quanto accade nella divisione 29. Parliamo di 22.502 euro contro 27.101, mentre il confronto ristretto ai soli operai restituisce un risultato di sostanziale equivalenza.

Il motivo di questo modesto livello di qualificazione della forza lavoro dell'*automotive* lucano può risiedere anche nel loro curriculum formativo. Un curriculum che è possibile analizzare per l'anno 2015 partendo dai microdati dell'indagine sulle forze di lavoro realizzata dall'Istat e ricorrendo a un indice di sintesi messo a punto da Unioncamere Basilicata e Istituto Guglielmo Tagliacarne che converte il titolo di studio conseguito da ciascun occupato dell'*automotive* nel numero di anni di studio necessari per il suo conseguimento secondo la seguente tabella di raccordo:

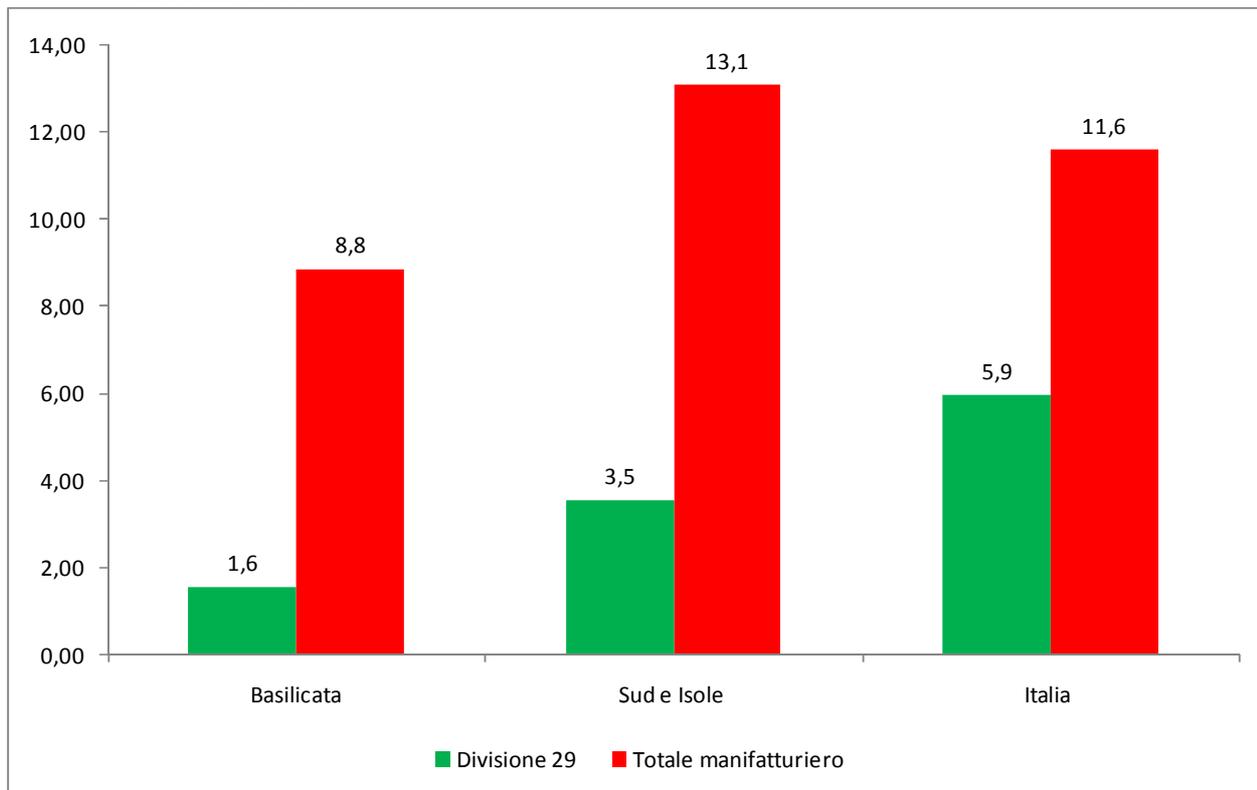
Nessun titolo	2,5
Licenza elementare / Attestato di valutazione finale	5
Licenza media (dall'anno 2007 denominata "Diploma di Istruzione secondaria di I grado") o avviamento professionale (conseguito non oltre all'anno 1965)	8
Diploma di qualifica professionale di scuola secondaria superiore (di II grado) di 2-3 anni che non permette l'iscrizione all'Università / Attestato IFP di qualifica professionale triennale (operatore) / Diploma professionale IFP di tecnico (quarto anno)	10,5
Diploma di maturità / Diploma di istruzione secondaria superiore (di II grado) di 4-5 anni che permette l'iscrizione all'Università / Certificato di specializzazione tecnica superiore IFTS (dal 2000) / Diploma di tecnico	12,5

superiore ITS (corsi biennali)	
Diploma di Accademia (Belle Arti, Nazionale di arte drammatica, Nazionale di Danza), Istituto superiore Industrie artistiche, Conservatorio di musica statale, Istituto di Musica Pareggiato	16
Diploma universitario di due/tre anni, Scuola diretta a fini speciali, Scuola parauniversitaria	17
Laurea di primo livello (triennale)	16
Laurea specialistica/magistrale (biennale)	18
Laurea di 4-6 anni: laurea del vecchio ordinamento o laurea specialistica/magistrale a ciclo unico	18

Da questo esercizio emerge che gli occupati nell'*automotive* della Basilicata e più in generale quelli del manifatturiero appaiono mediamente meno istruiti rispetto alla media nazionale e a quella del Mezzogiorno assestandosi su un numero medio di anni di studio pari a 10,3 nel caso della divisione 29 e di 10,6 laddove il contesto di riferimento sia l'intero manifatturiero. Il tutto in un quadro che vede gli occupati del Sud (in special modo quelli dell'intero manifatturiero) meno istruiti dei loro colleghi del Centro-Nord. Il rapporto fra *automotive* e giovani appare essere piuttosto complesso. Questa considerazione che avevamo già vista ben presente quando abbiamo parlato dell'imprenditoria, ma che può essere considerata soggetta a continue fluttuazioni visti i piccoli numeri dell'imprenditoria del comparto, appare decisamente confermata dai numeri ben più solidi da un punto di vista statistico dei giovani al lavoro nelle locali imprese dell'*automotive*. Reso 100 il totale degli occupati dipendenti nel comparto nella regione, solamente 1,6 hanno meno di 30 anni. Si tratta (e di gran lunga) dell'incidenza più bassa fra tutte le regioni italiane con distacchi sensibilissimi rispetto sia alla media nazionale (dove quasi il 6% degli addetti è under 30), ma anche con riferimento al Mezzogiorno dove questa incidenza pur essendo decisamente bassa è comunque doppia rispetto a quanto si registra in Basilicata. Lo scarso livello di gioventù della forza lavoro lucana non è certamente un problema di oggi, ma negli ultimi anni sembra essersi profondamente acuito visto che nel 2012 la quota di giovani occupati nel comparto arrivava al 2,1%. Va però detto che questa tendenza all'invecchiamento delle persone al lavoro nelle imprese del settore non è una caratteristica solo della Basilicata ma riguarda sia l'Italia (nel 2012 eravamo al 7,2% di presenza di giovani in imprese) che il Mezzogiorno dove solo tre anni fa quasi 6 addetti dipendenti ricadevano nella fascia di coloro che erano nati dopo il 1982. Anche il confronto con il complesso del manifatturiero evidenzia che le difficoltà di inserimento dei giovani in azienda è un fenomeno fortemente caratteristico dell'*automotive*. Nel complesso del manifatturiero la quota di giovani al lavoro in Basilicata è solo l'8,8%. Un valore che anche in questo caso è il più basso d'Italia ma con un ritardo di "solo" il 24% rispetto alla media nazionale a fronte del 74% dell'omologo confronto condotto sulla divisione 29. E anche nel manifatturiero la tendenza all'invecchiamento della forza lavoro sia in Basilicata che in Italia appare decisamente consistente (probabilmente a causa anche della crescita dell'età pensionabile).

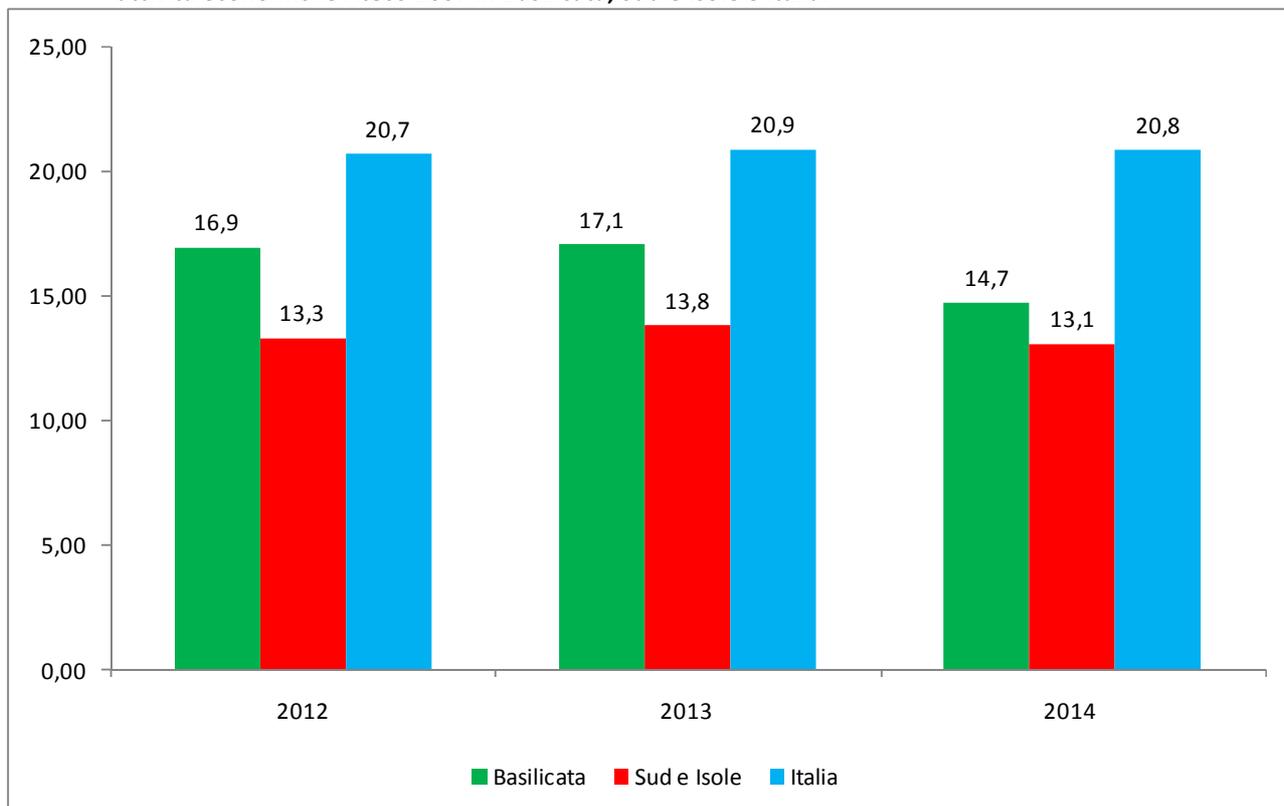
Il fatto di aver evidenziato la presenza di una forte differenziazione fra Nord e Sud del Paese in termini di diffusione di elevati livelli di qualificazione con una marcata connotazione operaia del Mezzogiorno ha come conseguenza anche quella di contingentare l'occupazione femminile chiaramente meno avvezza a mansioni a forte componente manuale rispetto ai maschi. Infatti, la quota di donne impiegate nel settore dell'*automotive* nel Mezzogiorno ammonta ad appena il 13,1% contro il 20,8% medio nazionale che diventa addirittura il 25,2% in Piemonte. In un contesto così poco frequentato dalle donne, la Basilicata costituisce una parziale eccezione positiva.

Fig.14 - Quota % degli occupati dipendenti con meno di 30 anni delle unità locali della divisione 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 e del manifatturiero in Basilicata, Sud e Isole e Italia. Anno 2014



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

Fig.15 - Quota % degli occupati dipendenti donne delle unità locali della divisione 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 in Basilicata, Sud e Isole e Italia.



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

Il 14,7% di "quote rosa" nelle aziende dell'*automotive* è superiore rispetto al già citato 13,1% medio dell'area le cui performance sono trascinate verso il basso dal modestissimo 4,9% della Puglia. Quello che però è maggiormente preoccupante in chiave femminile è che al cospetto di una sostanziale stabilità della presenza "rosa" nelle aziende dell'*automotive* sia in Italia che nel Mezzogiorno, questa in Basilicata cala in modo decisamente vistoso fra il 2012 e il 2014 visto che solo nel 2013 la quota femminile in azienda era del 17,1%. Va però detto che il calo della presenza femminile nelle imprese in Basilicata non è caratteristico solamente delle aziende automobilistiche ma abbraccia tutto il comparto secondario. Un comparto che vede la Basilicata come la regione italiana con la minore presenza di donne dipendenti in impresa (17,6%).

Se veniamo invece all'analisi dei dati dei lavoratori dipendenti secondo il loro stato di nascita (con l'intenzione quindi di intercettare sia pure non esattamente la componente migratoria) appare molto netta la forte connotazione autoctona in tutte le regioni italiane con qualche distinguo che sembra essere legato più alla presenza di stranieri sui territori che alla reale propensione da parte delle imprese di assumere manodopera nata al di fuori dei confini nazionali. In Basilicata questo si traduce nel fatto che solamente il 4,6% delle forza lavoro dipendente dell'*automotive* è nata oltre confine (e potrebbe quindi includere anche una immigrazione interna di ritorno). Anche in questo caso l'universo di riferimento che stiamo prendendo in considerazione (gli stranieri) ha minori capacità di attecchimento nell'*automotive* rispetto al settore manifatturiero visto nel suo complesso considerato che nel secondario i lavoratori dipendenti nati al di fuori dei nostri confini sono il 6,2%.

Oltre all'incremento dei posti di lavoro il 2016 ha portato con se anche un ulteriore conforto ai lavoratori soprattutto di FCA Melfi. Nel mese di febbraio 2017 l'azienda ha sborsato oltre 1.300 euro medi di bonus per la produttività nel 2016, variabili a seconda del livello di inquadramento contrattuale. Non va però trascurato che comunque il mercato pur in espansione presenti ancora degli elementi di discontinuità della domanda a cui soprattutto FCA Melfi sembra rispondere con frequenti ricorsi a periodi sia pure brevi di cassa integrazione ordinaria. Uno degli ultimi interventi in tal senso è arrivato in data 30 gennaio 2017 allorché l'azienda ha comunicato di dover procedere alla sospensione dell'attività, con richiesta di intervento del trattamento ordinario di integrazione salariale (CIGO), nei seguenti periodi: dalle ore 22:00 del 25 febbraio alle ore 6.00 del 27 febbraio 2017; dalle ore 22:00 del 4 Marzo alle ore 6.00 del 6 marzo 2017; dalle ore 14.00 dell'11 marzo alle ore 6.00 del 13 Marzo 2017 a causa della necessità di adeguare i flussi produttivi delle vetture Jeep Renegade e Fiat 500X alla temporanea contrazione della diretta domanda di mercato. Un evento che viene dopo ben sette mesi di assenza di questo provvedimento e che rappresenta la richiesta più elevata (relativamente alla sola componente ordinaria) dal marzo 2013 quando vennero accordate oltre 728.000 ore di questo strumento.

6. I recenti trend del commercio estero dell'*automotive* nelle regioni italiane e in Basilicata

Le ultime considerazioni fatte sulla crescita della Cassa Integrazione negli ultimissimi mesi sono di fatto da considerarsi un meccanismo di aggiustamento dopo gli eccellenti risultati conseguiti nei mesi precedenti. Risultati che non possiamo (ancora) misurare sotto forma di ricchezza prodotta

(visto che le valutazione relative al valore aggiunto dell'anno 2016 e della relativa occupazione saranno disponibili solo nell'autunno 2018) ma che certamente possiamo tracciare attraverso l'evoluzione dell'export. Le fonti di informazioni che ci mettono a disposizione queste informazioni sono le Cessioni/acquisti beni con i paesi UE (sistema Intrastat) che è un sistema di rilevazione relativo alle statistiche sugli scambi di beni tra gli Stati membri dell'Unione europea. L'indagine rileva le transazioni commerciali effettuate nell'ambito del mercato interno dell'Unione europea che prima del Mercato Unico indicavano rispettivamente le esportazioni ed importazioni. L'altra fonte è denominata commercio speciale esportazione/importazione extra UE. Tale indagine rileva gli scambi di beni della Comunità e dei suoi Stati membri con i paesi terzi. Sono escluse le merci in transito e quelle introdotte nei depositi doganali, magazzini generali e depositi franchi non immesse in consumo o prelevate dagli stessi e spedite all'estero.

Queste cifre illustrano che la Basilicata ha raggiunto punte tali da risaltare anche a livello nazionale trovando ampio risalto sulle pagine economiche dei principali organi di informazione. Alcune semplici cifre sono sufficienti a tracciare l'eccezionalità dei risultati raggiunti:

1. l'ammontare complessivo dell'export della divisione 29 è stato in Basilicata pari a 3,782 miliardi di euro, quasi 4 volte in più rispetto al 2011 e oltre il 71% superiore a quello del 2015 (che a sua volta aveva quadruplicato i risultati del 2014). Un risultato che ha di fatto consentito all'intero *automotive* italiano di vedere crescere le sue vendite all'estero. Infatti, se escludessimo dal computo della performance nazionale il dato della Basilicata, il paese avrebbe perso lo 0,8% di export fra il 2015 e il 2016);

Tab.7 - Le esportazioni della divisione 29 delle classificazione di attività economica Ateco 2007 nelle regioni italiane. Dati in milioni di euro

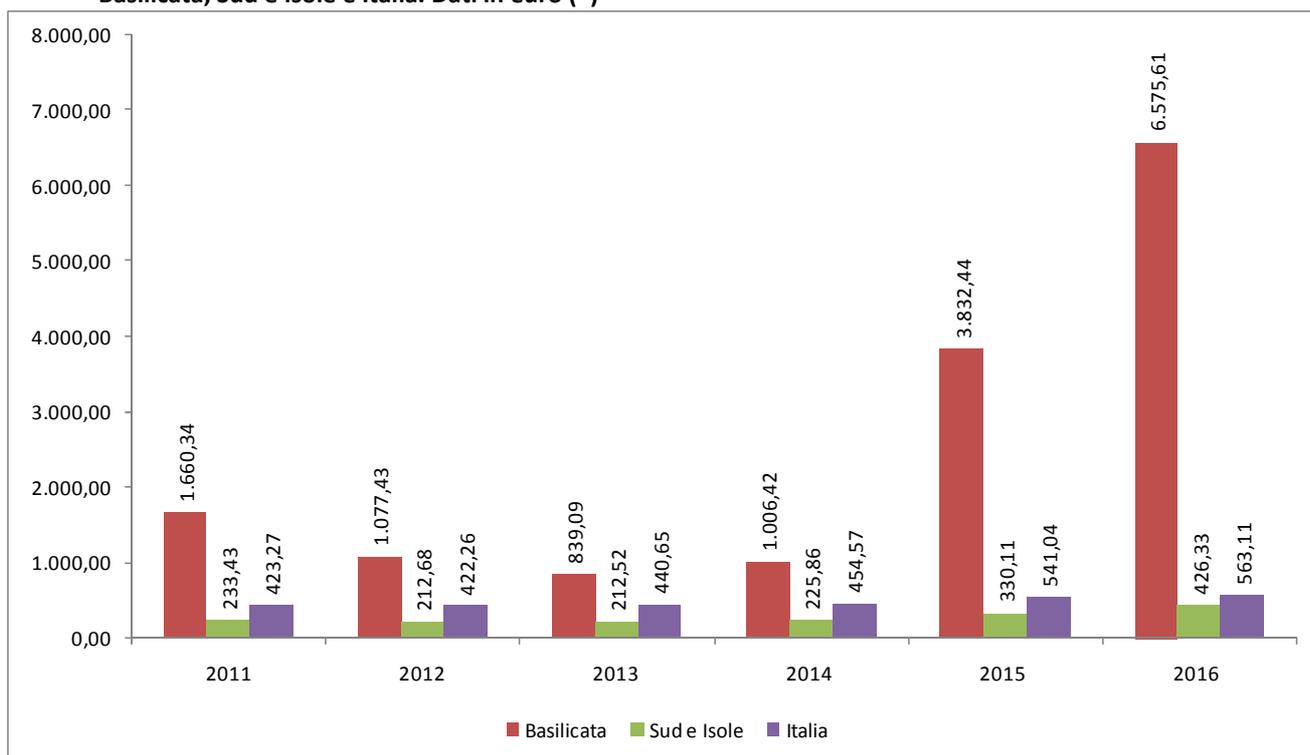
Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Piemonte	6.945,1	6.781,4	8.392,7	8.830,2	10.428,0	9.681,3
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	59,5	75,4	78,9	73,8	56,1	54,4
Liguria	274,6	194,7	189,9	187,2	196,8	236,8
Lombardia	4.333,0	4.729,2	4.734,5	4.681,8	5.390,7	5.357,0
Trentino Alto Adige / Südtirol	698,6	769,2	787,7	782,4	847,2	774,1
Veneto	1.282,8	1.233,5	1.321,7	1.227,8	1.302,0	1.394,9
Friuli-Venezia Giulia	169,4	175,4	158,6	172,4	165,2	141,6
Emilia-Romagna	4.382,0	4.851,6	4.842,0	5.386,5	5.855,1	5.302,5
Toscana	652,8	689,8	619,3	673,9	712,3	885,8
Umbria	103,0	108,0	123,5	124,3	136,7	152,5
Marche	70,1	83,8	81,6	80,0	80,5	90,1
Lazio	1.346,6	1.052,0	777,3	672,2	779,9	1.215,3
Abruzzo	2.900,4	2.762,8	2.741,0	2.997,5	3.487,8	3.907,1
Molise	13,6	11,3	11,5	20,9	43,4	55,2
Campania	340,8	328,9	351,3	331,5	303,9	284,4
Puglia	569,6	623,6	784,8	756,8	809,0	831,7
Basilicata	960,8	621,5	484,4	581,2	2.204,3	3.782,0
Calabria	4,7	8,9	9,8	6,7	4,4	7,6
Sicilia	22,9	22,3	29,5	26,9	34,5	29,3
Sardegna	1,6	4,8	2,5	2,4	3,5	1,9
Nord-Ovest	11.612,2	11.780,7	13.396,0	13.773,1	16.071,6	15.329,5
Nord-Est	6.532,9	7.029,7	7.110,0	7.569,0	8.169,5	7.613,1
Centro	2.172,5	1.933,7	1.601,7	1.550,4	1.709,5	2.343,7
Sud e Isole	4.814,5	4.384,2	4.414,8	4.724,0	6.890,8	8.899,2
Italia	25.142,0	25.141,4	26.542,0	27.632,8	32.857,7	34.197,8
Italia (al netto della Basilicata)	24.181,1	24.519,9	26.057,6	27.051,5	30.653,5	30.415,8

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

2. Rapportando l'ammontare di questo export alla dimensione demografica della regione (al fine di pervenire ad una sorta di export procapite (normalizzato quindi dagli effetti dimensionali dei territori), la Basilicata conquista la prima piazza in Italia con un valore di 6.576 euro, doppiando il risultato della seconda regione in questa classifica (l'Abruzzo che si ferma sotto quota 3.000 euro). Questa leadership viene conseguita per la seconda volta negli ultimi sei anni (la prima volta era stata nel 2015) e la cosa assume maggiore valore se si considera che nel 2014 la regione si collocava solo in quarta piazza;
3. il concetto di export in Basilicata è di fatto coincidente con quello di automobile. La regione è infatti il territorio italiano in cui l'export della divisione di attività economica 29 pesa maggiormente rispetto al totale dei rapporti in uscita con l'estero. Nel 2016 abbiamo sfiorato l'84%. Un primato che la regione ha sempre avocato a sé, ma che negli ultimi anni era stato messo in discussione dall'avanzata di territori come l'Abruzzo che, pur avendo recuperato terreno, è comunque molto distante dalla Basilicata. Quasi di conseguenza, Potenza è la provincia italiana più automobile dipendente in termini di export, con l'89,1% di export proveniente dal comparto, 25 punti percentuali in più di Chieti e circa 50 in più rispetto a Foggia che sono le altre capitali dell'*automotive* italiano in termini di export;
4. i dati a disposizione ci consentono di definire anche quale parte del comparto risulta essere maggiormente prevalente nella formazione dell'export della divisione 29 fra la fabbricazione degli autoveicoli, la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori. Ebbene l'export lucano è di fatto coincidente con la prima di queste tre specializzazioni che assorbe ben il 98% delle vendite all'estero costituendo anche in questo caso un dato record in Italia. Che in questo caso però è di fatto storicamente appartenuto alla regione.

I dati che abbiamo fin qui rappresentato evidenziano un comparto che almeno da un punto di vista dello stato di salute dell'export (e quindi presumibilmente di ricchezza prodotta da parte del settore e di conseguente benessere per le famiglie coinvolte nei processi produttivi) sembra funzionare pressoché a pieno regime. In realtà, i mercati di destinazione dell'*automotive* lucano sono essenzialmente legati in questa fase storica alla domanda che proviene dagli Stati Uniti di America. La storia dell'export dell'*automotive* lucano con questo paese si semplifica in estrema sintesi con due numeri: 1,89 e 279.401. Queste cifre stanno a rappresentare rispettivamente il valore delle merci esportate verso gli States nel 2016 e la percentuale di incremento rispetto al 2011, allorquando il paese a stelle e strisce (che oggi è di gran lunga il principale partner commerciale della Basilicata assorbendo il 49,8 del venduto della regione e sopravanzando la Francia, secondo maggior importatore di oltre 5 volte), rappresentava solamente il 35 esimo partner della regione. Una concentrazione talmente marcata che, depurando i dati da quello che possiamo definire come "effetto Stati Uniti", ci ritroveremmo addirittura con una contrazione dell'export dell'*automotive* lucano dello 0,4%. Appare quindi evidente che questa connotazione statunitense, unita alla comunque ben solida penetrazione sui mercati europei rende l'export lucano troppo dipendente da pochi mercati, ponendola così in una potenziale situazione di "rischio portafoglio" laddove questi mercati dovessero incontrare delle fasi di difficoltà o crisi come accaduto nel recente passato.

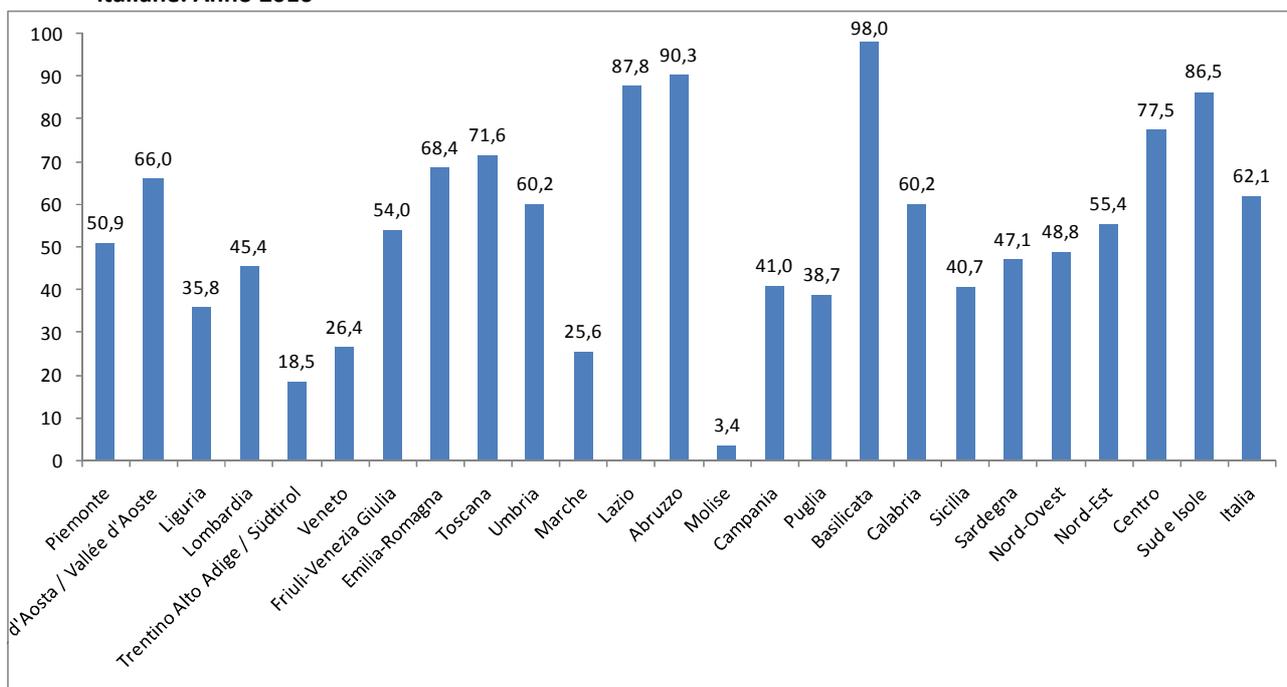
Fig.16 - Le esportazioni procapite della divisione 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 in Basilicata, Sud e Isole e Italia. Dati in euro (*)



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

(*) Per il 2016 è stata presa in considerazione la popolazione media annua dell'anno 2015 in assenza di quella del 2016

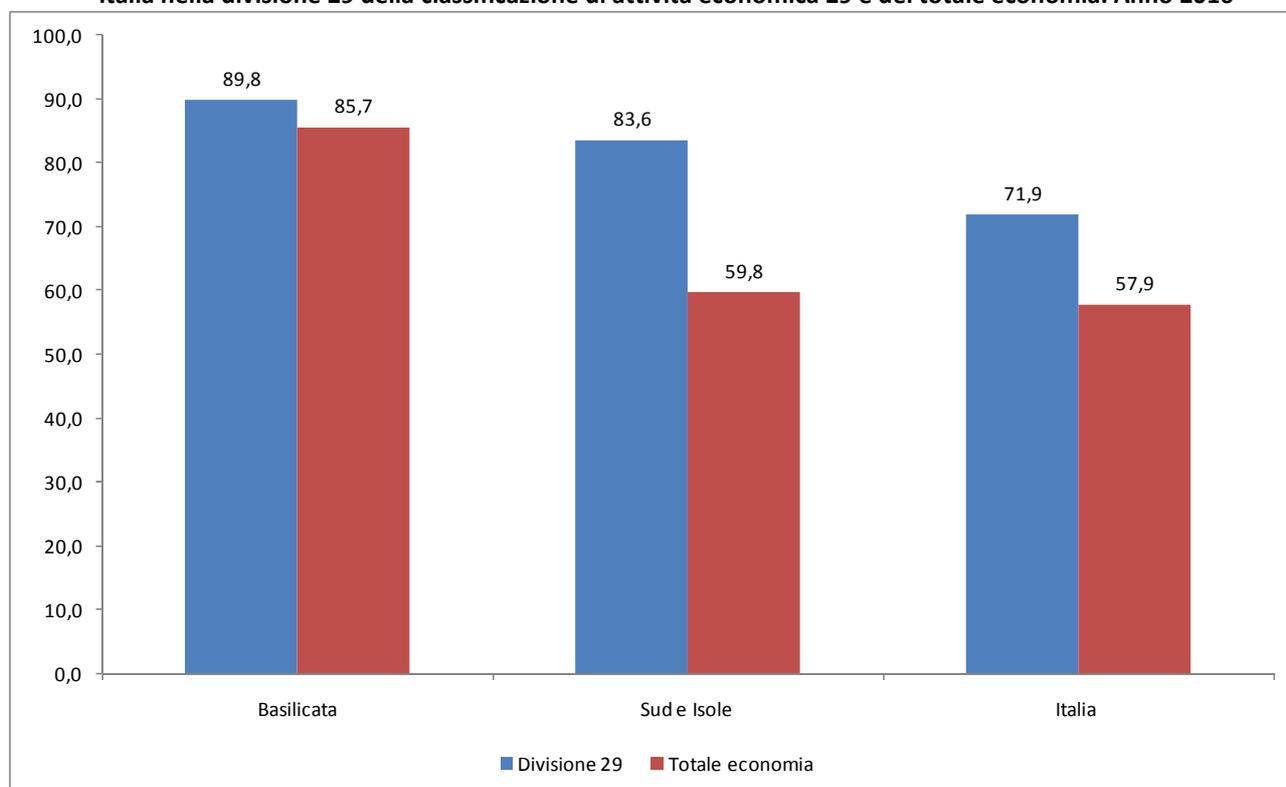
Fig.17 - % di esportazioni del gruppo di attività economica 291 (fabbricazione di automobili) sul totale export della divisione di attività economica 29 della classificazione di attività economica Ateco 2007 nelle regioni italiane. Anno 2016



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

Una evidenza quantitativa della estrema concentrazione dell'export dell'*automotive* lucano la si può avere andando a costruire uno speciale indice statistico che misura la quota di export che si concentra nei principali 10 paesi verso cui si esporta. La tendenza temporale di questo indice in Basilicata appare essere in significativa crescita. Se nel 2011 il valore è stato di 85 (arrivando anche a quota 78 nel 2012), il 2016 si è concluso con un dato che sfiora quota 90 oltre 18 punti in più rispetto alla media nazionale con un divario che anche questo è andato accentuandosi nel corso del tempo (nel 2011 il differenziale era solo di 15,1 punti). In ogni caso questo problema della concentrazione dell'export del settore *automotive* appare comunque molto sentito in Basilicata ma appare molto significativo anche per il Mezzogiorno e per il paese visto che (anche) nel 2016 prosegue la tendenza che vede i livelli di concentrazione dell'*automotive* decisamente superiore rispetto a quella del complesso dell'economia.

Fig.18 - % di esportazioni detenute dai primi dieci paesi per volume di merci acquistate in Basilicata, Sud e Isole e Italia nella divisione 29 della classificazione di attività economica 29 e del totale economia. Anno 2016



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

Va però anche detto che questo indice che abbiamo appena illustrato non è da solo sufficiente a spiegare il tema della concentrazione e i potenziali rischi insiti a tale fenomeno. Infatti, questo indicatore risponde alla domanda "Quanti sono i paesi protagonisti dei rapporti dell'*automotive*" ma non ci dice nulla sulla "qualità" di questi partners e sulla loro solidità economica. Per rispondere a tale interrogativo viene presentato in queste pagine il calcolo di un secondo indice che, partendo dalla lista dei paesi del mondo per Prodotto Interno Lordo procapite (calcolato a

parità di poter di acquisto detta anche PPA³) predisposto dal Fondo Monetario Internazionale, evidenzia quali sia la quota di esportazioni detenuta dai 20 paesi con il maggior Pil procapite.⁴⁵

E il risultato appare essere per la Basilicata decisamente confortante. Il concentrare molto export verso gli Stati Uniti significa comunque metterlo nelle mani di quella che è l'undicesima potenza mondiale in termini di Pil procapite ma che è anche quella che offre una domanda potenziale maggiore rispetto agli altri paesi economicamente più evoluti che sono tutti di dimensione demografica molto più contenuta come dimostra il fatto che il paese dei 50 stati è comunque il primo stato al mondo per valore complessivo del Pil.

Tab.8 - % di esportazioni della divisione 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 nei primi 20 paesi dell'attuale graduatoria degli stati mondiali secondo il Pil procapite espresso in PPA nelle regioni italiane

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Piemonte	24,4	24,2	25,8	29,7	40,8	30,7
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	27,4	17,2	23,5	25,9	23,4	13,0
Liguria	43,4	42,5	39,9	40,2	39,0	39,1
Lombardia	59,3	59,8	56,8	57,9	59,9	58,4
Trentino Alto Adige / Südtirol	40,4	43,3	44,2	42,7	42,9	40,7
Veneto	47,0	48,0	47,8	49,2	47,2	45,7
Friuli-Venezia Giulia	37,8	24,2	27,2	27,7	25,9	27,6
Emilia-Romagna	47,2	51,6	53,9	55,3	56,6	50,2
Toscana	40,6	42,8	41,4	38,0	38,9	36,8
Umbria	31,0	30,9	30,5	28,8	32,0	32,4
Marche	29,1	28,7	26,2	24,1	21,4	23,4
Lazio	37,7	42,6	33,8	29,2	32,9	36,8
Abruzzo	33,7	35,5	27,3	28,0	27,7	28,7
Molise	34,5	26,0	33,8	33,4	59,1	63,9
Campania	39,7	26,1	18,5	16,9	24,8	34,6
Puglia	18,6	32,0	42,2	29,2	13,7	9,1
Basilicata	38,3	30,6	26,5	38,7	35,9	61,3
Calabria	46,9	56,0	35,2	37,6	25,6	32,0
Sicilia	25,3	28,6	27,0	23,5	23,5	24,6
Sardegna	9,5	36,9	25,5	12,7	19,8	29,1
Nord-Ovest	31,8	31,5	30,8	33,3	39,9	33,5
Nord-Est	47,2	50,9	52,3	53,4	54,6	49,2
Centro	38,0	41,4	36,1	32,7	34,8	36,0
Sud e Isole	33,2	33,6	29,2	28,7	28,7	41,1
Italia	36,6	38,1	36,6	38,0	41,0	39,1

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Fondo Monetario Internazionale

Al 2016 la quota di export detenuta da questi paesi per la Basilicata costituisce il 61,3% del totale a fronte di una media italiana del 39,1% con un balzo di oltre 25 punti percentuali rispetto al 2015 e

³ Il concetto di Parità di Potere di Acquisto (PPA) è un meccanismo di correzione che consente di poter paragonare misure espresse in termini monetarie relative a stati o territori diversi che altrimenti risentirebbero dei differenti livelli di prezzo vigenti nei singoli territori. In Italia una sperimentazione sul tema è stata condotta congiuntamente da Istat e Istituto Guglielmo Tagliacarne allorquando vennero calcolati dei numeri indice a livello per comuni capoluogo di regione (al netto di qualche eccezione come in Trentino-Alto Adige e Calabria) che consentivano di confrontare i livelli dei prezzi di alcuni beni e servizi in questi territori. Per maggiori informazioni http://www3.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20080422_00/Notaparitaregionali_1.pdf

⁴ <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/02/weodata/index.aspx>

⁵ I venti paesi considerati sono in ordine di Pil procapite: Qatar, Lussemburgo, Singapore, Brunei, Kuwait, Norvegia, Emirati Arabi Uniti, San Marino, Svizzera, Hong Kong, Stati Uniti, Irlanda, Arabia Saudita, Bahrein, Paesi Bassi, Svezia, Australia, Austria, Germania, Taiwan

questo consegna alla regione la palma di seconda area di livello NUTS 2 per incidenza dell'export verso questi paesi dopo il 63,9% del Molise, territorio che ha visto anche esso una crescita dell'export verso queste aree qualificate rispetto al 2015. Oltre agli Stati Uniti di America, infatti l'export dell'*automotive* lucano è piuttosto consistente in Germania (406 milioni di euro), mentre su cifre decisamente e ovviamente minori si attesta negli altri paesi. Per vedere se esistono paesi di "qualità" verso i quali ci potrebbero essere degli sviluppi di crescita può essere utile condurre un confronto fra quanto esporta la Basilicata in quei paesi e quanto riescono a fare gli altri territori. Ad esempio, con riferimento alla Germania gli sbocchi potrebbero essere significativi se teniamo conto che in Italia esistono ben 4 regioni che hanno rapporti commerciali più intensi con il paese teutonico (Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Abruzzo che insieme mettono 4 miliardi a fronte dei 250 milioni della Basilicata). Analogo discorso può essere fatto per l'Australia paese che vede nella Basilicata solamente il quinto partner commerciale con appena 14 milioni di venduto e per l'Arabia Saudita (4,8 milioni contro i 93 dell'accoppiata Piemonte ed Emilia-Romagna). Ragionamento diverso può valere invece per paesi come il Qatar (il paese più ricco del mondo, unico a superare i 100.000 dollari procapite) il cui export è fermo a circa 1,5 milioni di euro a fronte ad esempio degli oltre 17 esportati dal modenese. Ma in questo caso il recupero di posizioni (al di là della modestia complessiva delle cifre in gioco) può essere limitato dal fatto che la domanda qatariota sembra essere orientata verso beni di lusso che non sono certamente il core business dell'*automotive* locale. Al di fuori dei primi venti paesi più ricchi del mondo merita di essere segnalata fra le note positive il grande sviluppo del Giappone che oggi è il sesto maggiore compratore di prodotti provenienti dall'*automotive* lucano con una crescita impetuosa di oltre il 900% rispetto al 2015, per un valore complessivo di esportato di oltre 89 milioni di euro. Si ridimensiona invece il ruolo della Turchia che, dopo cinque anni consecutivi di presenza nella top ten dei paesi importatori, si pone in dodicesima piazza

Tab.9 - I primi dieci paesi di destinazione delle merci della divisione 29 della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 della regione Basilicata

Paese	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Primo paese	Germania	Germania	Francia	Germania	Francia	Stati Uniti
Secondo paese	Francia	Francia	Germania	Francia	Regno Unito	Francia
Terzo paese	Paesi Bassi	Regno Unito	Turchia	Spagna	Stati Uniti	Regno Unito
Quarto paese	Turchia	Turchia	Spagna	Paesi Bassi	Germania	Germania
Quinto paese	Regno Unito	Paesi Bassi	Regno Unito	Regno Unito	Spagna	Spagna
Sesto paese	Spagna	Belgio	Polonia	Turchia	Belgio	Giappone
Settimo paese	Polonia	Spagna	Portogallo	Polonia	Austria	Belgio
Ottavo paese	Portogallo	Polonia	Austria	Belgio	Turchia	Austria
Nono paese	Belgio	Portogallo	Paesi Bassi	Austria	Svizzera	Polonia
Decimo paese	Austria	Austria	Belgio	Portogallo	Polonia	Portogallo

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat

7. Un tentativo di ricostruzione di una "filiera dell'automotive"

Da alcuni anni a questa parte un nuovo filone di analisi economico-statistica prevede la definizione di settori di attività economica non coincidenti con i settori di attività codificati dalle usuali classificazioni in uso ma che sono la "somma" di più settori che hanno la caratteristica di essere

funzionali ad un concetto "astratto". Esempi di attività realizzati dal sistema delle Camere di Commercio in questi ultimi anni in tale proposito sono essenzialmente riconducibili all'ambito dell'economia della cultura e di quella del mare. In entrambi i casi l'approccio utilizzato si può definire sovrapponibile e consiste in una preliminare individuazione di codici della classificazione delle attività economiche attualmente in uso (in questo caso l'Ateco 2007) che si ritengono essere connessi con il tema in oggetto. Ad esempio nel caso dell'economia del mare i codici sono quelli della divisione di attività economica 03 (Pesca ed acquacoltura) ma anche quelli dell'estrazione di petrolio e gas piuttosto che la lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi e il relativo commercio al dettaglio e così via.

Anche nel caso dell'*automotive* si potrebbe seguire un siffatto approccio (che in una veste più elaborata potrebbe prevedere anche la costruzione di specifici coefficienti che tengano conto di quanto il legame possa essere forte per ciascuna voce di attività economica). Ma la precisa individuazione di tale perimetro richiederebbe un discorso a parte e non può essere esaurito in queste poche pagine anche perché prevedrebbe anche successive operazioni di costruzioni di stime adeguate⁶ non sempre di banale o possibile realizzazione. Pertanto in queste pagine presentiamo quello che può essere un primo approccio (ovviamente degno di approfondimenti successivi) di individuazione di un settore dell'*automotive* che vada oltre il perimetro della divisione di attività economica 29. Una banale riflessione porta a identificare come codici di attività economica oltre alla divisione 29 anche i filoni di attività economica che in qualche modo vivono o hanno a che fare con il mondo automobilistico. Più in particolare i temi potrebbero essere quelli legati alla commercializzazione delle autovetture, al loro utilizzo, e alla loro gestione. Quindi una prima possibile approssimazione del perimetro di attività economica della filiera potrebbe essere quella proposta nella seguente tabella:

06.10.0	Estrazione di petrolio greggio
06.20.0	Estrazione di gas naturale
23.11.0	Fabbricazione di vetro piano
23.12.0	Lavorazione e trasformazione del vetro piano
29.10.0	Fabbricazione di autoveicoli
29.20.0	Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
29.31.0	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori
29.32.0	Fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli
38.31.1	Demolizione di carcasse
45.11.0	Commercio di autovetture e di autoveicoli leggeri
45.19.0	Commercio di altri autoveicoli
45.20.1	Riparazioni meccaniche di autoveicoli
45.20.2	Riparazione di carrozzerie di autoveicoli
45.20.3	Riparazione di impianti elettrici e di alimentazione per autoveicoli
45.20.4	Riparazione e sostituzione di pneumatici per autoveicoli
45.20.9	Autolavaggio e altre attività di manutenzione
45.31.0	Commercio all'ingrosso ed intermediazione di parti e accessori di autoveicoli
45.32.0	Commercio al dettaglio di parti e accessori di autoveicoli

⁶ Prendiamo ad esempio il discorso del valore aggiunto. Abbiamo visto nell'apposito paragrafo che le stime sono disponibili a livello di regione per aggregazioni di divisione di attività economica che poi Unioncamere-Istituto Tagliacarne provvede a rendere disponibili a livello di singola divisione. Appare evidente quindi che laddove il perimetro di un determinato concetto economico come può essere l'*automotive* dovesse prevedere un dettaglio settoriale più fine occorrerebbe intervenire sulla costruzione di apposite stime.

45.40.1	Commercio all'ingrosso e al dettaglio ed intermediazione di motocicli e ciclomotori
45.40.2	Commercio all'ingrosso e al dettaglio ed intermediazione di parti e accessori per motocicli e ciclomotori
45.40.3	Manutenzione e riparazione di motocicli e ciclomotori (inclusi i pneumatici)
46.77.1	Commercio all'ingrosso di rottami e sottoprodotti della lavorazione industriale metallici
47.30.0	Commercio al dettaglio di carburante per autotrazione
49.31.0	Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane
49.32.1	Trasporto con taxi
49.32.2	Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente
49.39.0	Altri trasporti terrestri di passeggeri nca
49.41.0	Trasporto di merci su strada
49.42.0	Servizi di trasloco
52.21.2	Gestione di strade, ponti, gallerie
52.21.3	Gestione di stazioni per autobus
52.21.4	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)
52.21.5	Gestione di parcheggi e autorimesse
65.12.0	Assicurazioni diverse da quelle sulla vita
71.20.1	Collaudi ed analisi tecniche di prodotti
77.11.0	Noleggio di autovetture ed autoveicoli leggeri
77.12.0	Noleggio di autocarri e di altri veicoli pesanti

Come si può vedere vi è una commistione sia di livello di profondità nell'ambito della classificazione (si passa dalle due alle sei cifre della classificazione di attività economica Ateco 2007) ma anche una trasversalità fra i macrosettori (abbiamo infatti la compresenza di industria manifatturiera e servizi ma anche di industria estrattiva). Questo fenomeno limita molto la disponibilità di informazioni statistiche disponibili limitandole essenzialmente ai soli tratti distintivi dell'occupazione che sarà il tema che tratteremo in maniera più approfondita dando poi qualche accenno sulla capacità di produrre ricchezza che si avvarranno di specifiche elaborazioni sui dati Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne di cui abbiamo già parlato più volte. Da un punto di vista dell'occupazione a livello nazionale, i risultati che si ottengono - per comodità espositiva da qui in poi verranno create delle riclassificazioni dei codici Ateco sopra riportati in quattro voci coincidenti con industria in senso stretto (codici da 06.10.0 a 38.31.0), commercio (codici da 45.11.0 a 47.30.0), trasporti (49.31.0 a 52.21.5) e altri settori (i codici fin qui non elencati) - evidenziano un leggero incremento di occupati (pari allo 0,3%) fra il 2012 e il 2016.

Tale aumento deriva essenzialmente dalla buona performance che hanno messo a segno il comparto dei trasporti e degli altri settori (essenzialmente assicurazioni e noleggio) cresciuti complessivamente del 4,1% (oltre 19.000 addetti in senso assoluto) e che riescono a controbilanciare le perdite (modeste) della parte industriale e quelle decisamente più consistenti della componente distributiva che sconta essenzialmente la crisi del settore da un punto di vista della domanda che ha interessato il periodo 2012-2014 a cui si è aggiunto anche (proseguendo anche ai giorni d'oggi) il deciso calo del consumo di carburanti segnale probabilmente di un uso più oculato del mezzo privato.

La Basilicata invece mostra un andamento decisamente più confortante rispetto a quello medio nazionale. Intanto la regione evidenzia una caratteristica strutturale ben precisa. E' l'unica area di livello NUTS2 (ovvero le nostre regioni) nella quale oltre il 50% degli addetti della filiera dell'*automotive* è impiegata nel settore secondario mentre è il territorio che presenta la minore incidenza del commercio. Per quanto concerne i trend la variazione complessiva degli addetti fra

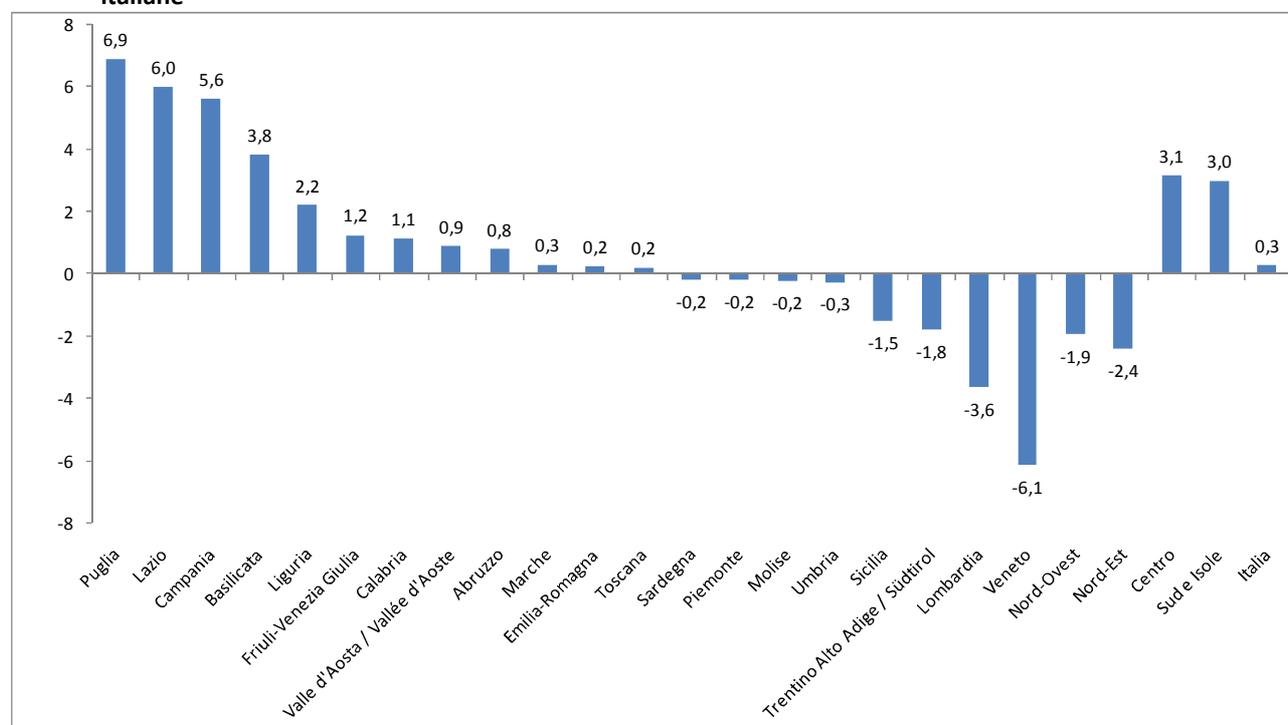
2012 e 2016 è del 3,8% (quarta migliore performance dopo Puglia, Lazio e Campania).

Tav.10 -Addetti medi annui della filiera dell'automotive nelle regioni italiane per macrocomparto. Anni 2012 e 2016

Regioni	2012						2016					
	Industria in senso stretto	Commercio	Trasporti	Altri settori	Totale filiera automotive	% su totale addetti	Industria in senso stretto	Commercio	Trasporti	Altri settori	Totale filiera automotive	% su totale addetti
Piemonte	56.259	38.706	39.036	5.001	139.003	10,1	55.927	37.746	39.203	5.840	138.716	10,2
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	263	993	1.770	35	3.061	7,3	289	963	1.817	20	3.088	7,8
Liguria	1.843	11.044	13.870	1.955	28.711	6,1	2.039	10.593	15.095	1.614	29.341	6,3
Lombardia	31.225	79.828	90.679	17.788	219.520	6,2	29.455	76.537	85.179	20.386	211.556	5,8
Trentino Alto Adige / Südtirol	3.714	8.548	14.530	559	27.350	7,7	3.902	8.246	13.971	741	26.860	7,4
Veneto	9.026	43.089	47.404	4.759	104.279	6,2	7.878	41.608	43.384	5.026	97.896	5,7
Friuli-Venezia Giulia	2.188	9.084	9.767	2.656	23.695	6,2	1.333	8.443	10.682	3.532	23.990	6,4
Emilia-Romagna	17.545	43.217	41.453	5.115	107.329	6,8	18.538	40.708	42.514	5.827	107.587	6,8
Toscana	6.736	32.421	26.984	3.005	69.145	5,9	5.975	30.914	28.319	4.075	69.283	5,8
Umbria	1.362	8.497	8.422	386	18.667	7,4	1.367	8.246	8.527	476	18.617	7,6
Marche	2.912	13.809	11.863	548	29.132	5,9	3.457	13.258	11.771	732	29.218	6,1
Lazio	10.018	40.930	63.418	8.037	122.402	7,9	9.943	41.317	69.855	8.613	129.728	7,7
Abruzzo	14.247	10.373	10.177	567	35.363	10,1	14.551	9.865	10.606	617	35.639	10,3
Molise	3.243	2.173	2.168	100	7.685	12,1	2.951	2.043	2.629	44	7.668	12,4
Campania	12.079	31.291	47.404	1.784	92.558	8,9	11.712	32.067	51.596	2.357	97.732	8,6
Puglia	7.278	27.020	25.757	1.093	61.149	7,7	7.101	25.780	30.659	1.819	65.359	7,9
Basilicata	8.436	4.079	3.974	140	16.629	14,9	8.664	3.869	4.500	227	17.260	14,5
Calabria	453	12.192	10.626	344	23.614	7,9	484	11.762	11.170	467	23.883	7,8
Sicilia	3.188	30.218	25.661	1.978	61.045	7,5	2.188	28.738	26.901	2.294	60.121	7,3
Sardegna	380	11.388	11.902	648	24.317	7,1	343	10.596	12.592	744	24.275	7,2
Nord-Ovest	89.589	130.571	145.356	24.779	390.296	7,2	87.709	125.838	141.294	27.860	382.701	6,9
Nord-Est	32.473	103.938	113.153	13.089	262.654	6,6	31.651	99.006	110.551	15.126	256.333	6,4
Centro	21.027	95.657	110.686	11.975	239.346	6,9	20.743	93.736	118.471	13.896	246.846	6,8
Sud e Isole	49.304	128.734	137.669	6.654	322.360	8,4	47.993	124.721	150.653	8.571	331.937	8,4
Italia	192.393	458.900	506.865	56.497	1.214.655	7,3	188.095	443.300	520.969	65.453	1.217.817	7,1

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Unioncamere-Infocamere

Fig.19 - La variazione percentuale degli addetti medi annui della filiera dell'automotive fra 2012 e 2016 nelle regioni italiane



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Istat e Unioncamere-Infocamere

Anche nella regione il contributo del comparto dei trasporti e delle altre attività allo sviluppo occupazionale è particolarmente robusto (ed è soprattutto attribuibile al settore della logistica che si incrementa di 526 unità arrivando a quota 4.500 unità), ma a differenza del dato nazionale

emerge (come peraltro abbiamo già visto nell'ambito della divisione di attività economica 29) anche uno sviluppo della parte secondaria che anche grazie alla componente estrattiva consente di recuperare la perdita che nel lungo periodo ha caratterizzato il comparto automobilistico vero e proprio. Oltre alla caratteristica strutturale relativa allo sbilanciamento verso il settore secondario del locale *automotive*, la Basilicata si segnala anche per un'altra caratteristica. Vale a dire la quota di occupati derivante dalla filiera dell'*automotive* rispetto al totale economia. Pur perdendo circa 4 decimi di punto fra 2012 e 2016 (che nel caso della Basilicata equivale a dire che l'*automotive* è cresciuto meno del complesso dell'economia), la regione vede oltre un addetto su sette occupato in questa filiera superando di oltre due punti percentuali l'analoga incidenza del Molise (regione nella quale invece l'incidenza dell'*automotive* cresce essenzialmente a causa della crisi occupazionale del complesso del tessuto produttivo). In termini di valore aggiunto, come si diceva nella premessa generale di questo paragrafo, non esistono dati pubblici che consentano di delineare la capacità di produrre ricchezza da parte della filiera *automotive* così delineata. Possiamo però ricorrere alle stime relative all'anno 2014 del valore aggiunto prodotto da Unioncamere e Istituto Guglielmo Tagliacarne che consentono di fornire un quadro della ricchezza prodotta per il 2014 per ogni provincia e ogni divisione di attività economica, ma che possono essere utilizzate anche per tentare di dare una misurazione della capacità di coagulare valore aggiunto da parte della filiera. Infatti, Unioncamere e Istituto Guglielmo Tagliacarne oltre alle stime sul valore aggiunto producono anche una valutazione dell'occupazione (cosiddetta di contabilità nazionale) sempre a livello di provincia e di singola divisione di attività economica.

Pertanto l'esercizio che verrà fatto in queste pagine prevede i seguenti passaggi:

1. calcolo di un parametro di produttività (ovvero il rapporto fra valore aggiunto e occupati) per ogni provincia e per ogni divisione di attività economica;
2. suddivisione degli occupati di ciascuna provincia e ciascuna divisione nelle varie ateco di ordine inferiore tenendo conto della struttura di Asia Unità Locali 2014;
3. calcolo del valore aggiunto per ciascuna voce ateco a cinque cifre della classificazione di attività economica moltiplicando il numero di occupati ottenuto nel passaggio precedente per la produttività di cui al punto 1.

Con questo esercizio possiamo dire che la filiera dell'*automotive* tracciata in queste pagine valeva nel 2014 a livello nazionale una cifra superiore agli 83 miliardi di euro, pari a circa il 5,7% del valore aggiunto complessivamente prodotto dai sistemi economici che compongono il nostro paese.

Mettendo a paragone questa incidenza con quella degli addetti (che si attesta intorno al 7%) si nota quindi che il comparto dell'*automotive* sembra faticare ad esprimere produttività. Questo aspetto sembra essere fortemente dovuto al forte impatto che ha tutta la divisione 45 (ovvero commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli) nel determinare le fortune dell'*automotive* nazionale che è caratterizzato da una bassa produttività.

Quanto poi l'*automotive* sia particolarmente importante non solo per la Basilicata ma per il Mezzogiorno nel suo complesso, lo testimonia il fatto che sia pure a enorme distanza (5,7 punti percentuali) anche la seconda regione in Italia per importanza dell'*automotive* (vale a dire l'Abruzzo) si collochi in questo perimetro geografico e che più in generale ben cinque dei primi sette ranghi sono occupati da regioni meridionali (Molise, Calabria e Puglia per l'esattezza).

Tav.10 - Valore aggiunto della filiera dell'automotive per comparto di attività economica. Anno 2014. Dati in milioni di euro

Regioni	Industria in senso stretto	Commercio	Trasporti	Altri settori	Totale filiera automotive	% su totale valore aggiunto	% su totale addetti
Piemonte	3.238	1.519	3.186	705	8.648	7,7	10,2
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	18	37	222	2	279	7,1	7,2
Liguria	169	412	1.232	172	1.985	4,7	6,2
Lombardia	3.040	3.801	7.019	3.428	17.289	5,5	6,0
Trentino Alto Adige / Südtirol	316	366	1.270	122	2.074	5,8	7,3
Veneto	568	1.780	3.808	506	6.662	5,0	6,0
Friuli-Venezia Giulia	91	334	884	486	1.795	5,6	6,2
Emilia-Romagna	2.037	1.688	3.548	777	8.049	6,1	6,8
Toscana	356	1.233	2.334	424	4.347	4,5	5,7
Umbria	64	286	669	36	1.055	5,6	7,3
Marche	137	496	1.054	63	1.750	4,8	5,7
Lazio	1.339	1.716	5.082	1.486	9.623	5,9	7,9
Abruzzo	910	363	870	55	2.197	7,8	10,1
Molise	66	66	197	12	340	6,4	11,9
Campania	614	1.085	3.622	213	5.534	6,2	8,8
Puglia	613	865	1.849	130	3.457	5,4	7,7
Basilicata	888	131	325	16	1.360	13,5	13,5
Calabria	45	375	1.380	48	1.848	6,4	7,7
Sicilia	136	976	2.245	205	3.561	4,7	7,3
Sardegna	16	394	984	76	1.470	5,0	7,1
Nord-Ovest	6.465	5.769	11.660	4.306	28.201	5,9	7,1
Nord-Est	3.012	4.168	9.510	1.891	18.580	5,6	6,4
Centro	1.895	3.731	9.139	2.009	16.775	5,3	6,8
Sud e Isole	3.286	4.254	11.472	755	19.768	6,0	8,3
Italia	14.658	17.923	41.782	8.961	83.324	5,7	7,2

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Guglielmo Tagliacarne sui dati Istat e Unioncamere-Istituto Guglielmo Tagliacarne

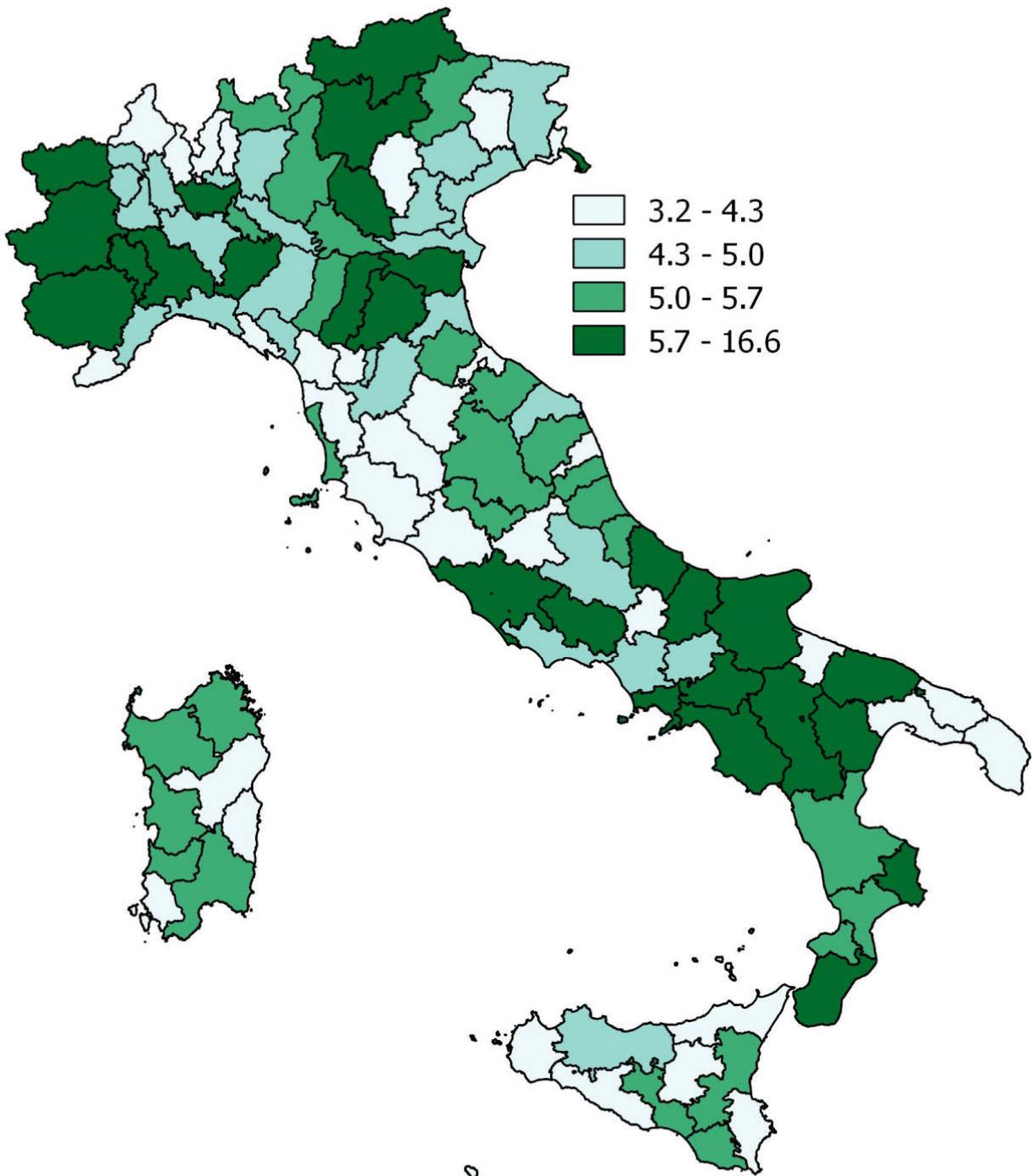
I dati in questione ci consentono anche di declinare queste informazioni a livello provinciale, cosa che vista la consistenza dei numeri in gioco decisamente superiore al solo settore della produzione di autoveicoli e loro componenti in senso stretto assume un particolare significato. Anche questa analisi premia la Basilicata ed in particolare modo la provincia di Potenza, territorio dove, posto pari a 100 il totale del valore aggiunto riferito all'intera economia, quasi 17 euro (per la precisione 16,6) sono attribuibili alla filiera dell'*automotive*.

Per quanto concerne l'analisi territoriale, se da un lato la Lombardia e il Lazio rappresentano le due regioni in cui la filiera pesa di più in termini assoluti fatto 100 il totale nazionale (assorbendo rispettivamente il 20,7 e l'11,5%) da un punto di vista dell'importanza che la filiera dell'*automotive* ha sul totale della ricchezza prodotta dal territorio vi è una sola ed indiscutibile protagonista: la Basilicata. La regione assorbe in termini assoluti 1,4 miliardi di euro pari all'1,6% di quanto viene prodotto a livello nazionale e al 13,5% di quanto realizzato da tutto il sistema economico regionale. Inoltre presenta come caratteristica fondante della filiera quella di essere fortemente sbilanciata verso la parte industriale (che pesa per oltre il 65% sul totale del valore aggiunto dell'*automotive* allargato lucano a fronte di una media nazionale inferiore al 18%). Questo consente alla regione di posizionarsi su un livello di produttività molto elevato e questo lo si può notare dal fatto che la Basilicata è l'unica regione in cui la quota di valore aggiunto attribuibile alla filiera sul totale dell'economia locale supera (sia pure di appena 4 centesimi di punto) l'analoga quota in termini di addetti. In tutte le altre regioni ci sono più addetti (in termini relativi) rispetto

al valore aggiunto e questo nonostante anche in altri territori il peso dell'industria in senso stretto sia particolarmente influente (si pensi ad esempio al 41,4% dell'Abruzzo e al 37,4% del Piemonte) senza raggiungere i livelli della Basilicata. Una prestazione che viene raggiunta essenzialmente per il comparto di produzione automobilistica in senso stretto di cui ovviamente FCA Melfi rappresenta per quantità espresse l'indiscussa protagonista ma alla quale si aggiungono diversi altri nomi di medie realtà come la Tiberina Melfi, la Proma ssa, la Commer TGS, la Plastic Components and Modules Automotive la Girsud srl, la Sistemi Sospensioni spa, Johnson Controls Interiors, e la Incomes. Un contributo sostanziale proviene comunque anche da imprese di altri settori. E sia pure su livelli inferiori rispetto a quelli che a breve illustreremo per la provincia di Matera, una certa importanza la riveste il settore del trasporto terrestre. Su tutti spicca la Autolinee Liscio, ovvero l'operatore che connette attraverso servizio di pullman i territori lucani tra loro nonché alcuni di questi con Roma, la Sita Sud (che vedremo è particolarmente importante anche nel materano), la Co.Tra.B. ed infine l'Autoservizi Moretti. Seconda in classifica sopraggiunge Chieti staccata di oltre due punti percentuali (14,4) che a sua volta precede Trieste. La provincia teatina, oltre alla Sevel e a tutta una serie di imprese di grande cabotaggio del settore produttivo in senso stretto può contare su un importante (forse il più importante) nome del vetro piano italiano (ovvero la Pilkington Italia di San Salvo che tra l'altro possiede anche un piccolo avamposto nel Potentino). Il capoluogo giuliano (ultima provincia a superare la soglia del 10%) ovviamente raggiunge una posizione così elevata in virtù del fatto che all'interno della filiera è stata inserita anche l'attività delle assicurazioni non sulla vita, ovvero il comparto che comprende la R.C.A. obbligatoria. Non a caso il Friuli-Venezia Giulia (che ha un ruolo decisamente marginale in termini di produzione manifatturiera) vede oltre il 27% del valore aggiunto della filiera dell'*automotive* proveniente dalla voce altri settori dentro la quale la parte del leone la fanno proprio le assicurazioni e il noleggio. La quarta e la quinta posizione ci restituiscono ancora province che nell'immaginario collettivo sono viste come una sorta di capitale dell'auto, vale a dire Torino che raggiunge quota 9,6% e Frosinone che si ferma all'8,6%, mentre il sesto posto di Reggio di Calabria (8,2%) può essere spiegato dalla fortissima incidenza che il settore dei trasporti merci su strada ha nella provincia (da solo contribuisce al 48,6% di tutto il totale di filiera).

Uno sguardo anche sulla provincia di Matera che pur avendo una presenza ridotta di *automotive* in senso classico, grazie all'allargamento del perimetro riesce a collocarsi al ventesimo posto in Italia con una incidenza del 6,2%, vale dire mezzo punto percentuale in più rispetto a quanto accade a livello medio nazionale. Nella provincia dei "Sassi" il rilievo appare particolarmente pronunciato per la presenza di una forte connotazione orientata al trasporto merci su strada che contribuisce per oltre 1/3 al valore aggiunto del locale *automotive* con la presenza di operatori di medio cabotaggio come la Cascione Trasporti di Miglionico, la Di Marzio Trasporti e la Lucania Trans di Matera. Un contributo sostanziale proviene dai trasporti terrestri di passeggeri in aree urbane e suburbane che trova la sua massima espressione nella Sita Sud e nella Cooperativa Autisti Servizi Automobilistici Matera così come dall'estrazione di gas naturale.

Fig.20 - % di valore aggiunto prodotto dalla filiera dell'automotive sul totale valore aggiunto provinciale. Anno 2014



Fonte: Elaborazioni Unioncamere Basilicata-Istituto Tagliacarne su dati Unioncamere-Istituto Tagliacarne