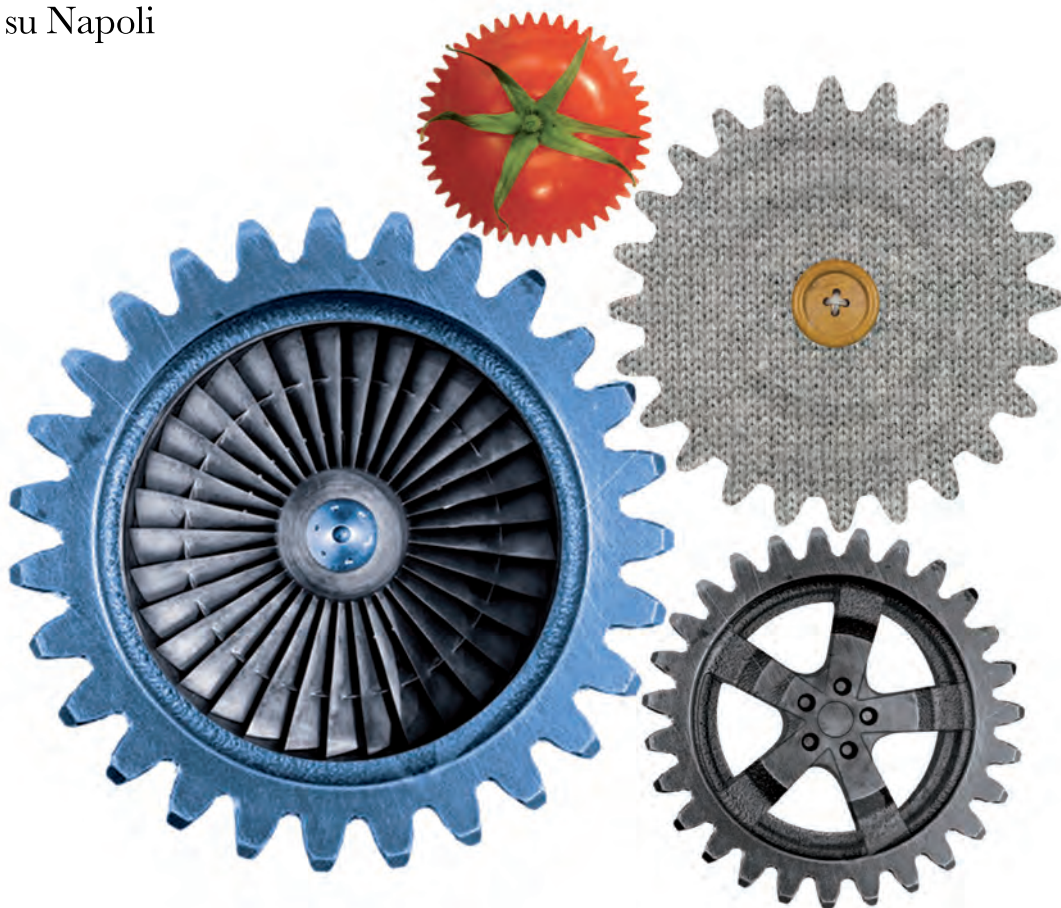


CRESCITA, VENTO A FAVORE?

2016

Secondo Rapporto
"Giorgio Rota"
su Napoli



Con il sostegno della



Unione Industriali
Napoli



Centro
di Ricerca e
Documentazione
Luigi Einaudi

CRESCITA, VENTO A FAVORE?

2016

SECONDO RAPPORTO «GIORGIO ROTA» SU NAPOLI

CON IL SOSTEGNO DELLA



E CON IL CONTRIBUTO DI





Centro
di Ricerca e
Documentazione
Luigi Einaudi



@ 2016 CENTRO EINAUDI
via Ponza 4 – 10121 Torino
Telefono 011 5591611, fax 011 5591691
e-mail: segreteria@centroeinaudi.it
www.centroeinaudi.it

@ 2016 SRM
Via Toledo 177 – 80134 Napoli
Telefono 081 7913761, fax 081 7913817
e-mail: comunicazione@sr-m.it
www.sr-m.it

Prima edizione: gennaio 2016
Ristampa: V IV III II I 2016 2017 2018 2019
Printed in Italy

ISBN: 978-88-941152-1-5

INDICE

Premessa	5
Introduzione	9

1. LE BASI PRODUTTIVE

1.1. I cambiamenti della struttura	16
1.2. L'occupazione dal 1971 al 2011	26
1.3. Il ciclo economico degli ultimi anni	35
1.4. Imprese: dinamismo e forte presenza di giovani	52
1.5. Bassa partecipazione al mercato del lavoro	63
In sintesi	72

2. LA MANIFATTURA

2.1. Ridimensionamento e specializzazione	78
2.2. Le imprese durante la crisi	90
2.3. I faticosi risultati degli ultimi anni	96
In sintesi	103

3. LE QUATTRO «A»

3.1 Autoveicoli	107
3.2 Aerospazio	130
3.3 Abbigliamento	153
3.4 Agroalimentare	165
In sintesi	180

4. LA CITTÀ METROPOLITANA

4.1. Napoli, un «unicum» metropolitano	186
4.2. Un lungo percorso	191
4.3. Il problema dei confini	198
4.4. L'articolazione in zone omogenee	206
4.5. Le funzioni della Città metropolitana	216
In sintesi	222
Conclusioni	225
Allegato - Mappa con i nomi dei maggiori Comuni della Città metropolitana di Napoli	229
Bibliografia	231

PREMESSA

Lo spirito del *Rapporto «Giorgio Rota»* è da sempre quello di fotografare le trasformazioni che interessano la città, di monitorarne i cambiamenti e di fornire alla collettività un quadro il più obbiettivo possibile del contesto urbano. Come consuetudine il *Rapporto* si concentra su alcuni aspetti che hanno caratterizzato l'anno appena concluso. Per la seconda edizione del *Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli* l'attenzione è stata rivolta a due aspetti.

Il primo riguarda il ciclo economico e le basi produttive dell'area napoletana. A livello nazionale, il 2015 si è chiuso con alcuni timidi segnali di ripresa: era dal 2011 che il tasso di crescita del PIL italiano non presentava un valore positivo. Sempre nel 2015, il tasso di disoccupazione ha registrato una leggera diminuzione, la produzione industriale è aumentata e anche il clima di fiducia di imprese e consumatori sembra aver invertito la rotta. Ciò non significa che la crisi economico-finanziaria sia passata completamente, ma si iniziano a cogliere alcuni segnali che, se opportunamente interpretati, fanno ben sperare. Nel contempo, l'Unione europea, attraverso la strategia *Europa 2020*, vuole stimolare la crescita e l'occupazione nel vecchio continente. A tale scopo sono state individuate sette iniziative prioritarie e ben tre di esse promuovono la competitività e la politica industriale. In special modo, nel testo *Una politica industriale integrata per l'era della globalizzazione* si legge: «Oggi più che mai l'Europa ha bisogno della sua industria e l'industria ha bisogno dell'Europa»¹ (p.3). Inoltre, nel documento *Un'industria europea più forte per la crescita e la ripresa economica*² il vecchio continente si pone l'obiettivo di riportare entro il 2020 la quota del manifatturiero nell'Unione europea dal 16% circa³ al 20% del PIL.

Visti questi presupposti, cosa sta succedendo a Napoli? Il *Rapporto* analizza l'evoluzione del tessuto produttivo partenopeo dal 1971 ad oggi, ne evidenzia i cambiamenti principali di lungo periodo e ricerca, attraverso un'analisi congiunturale, i segnali di una possibile ripresa. Soprattutto, studia l'industria manifatturiera

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni n° 614 del 2010.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni n° 582 del 2012.

³ Anno 2011, fonte: Eurostat.

locale che, come suggerito dall'Unione europea, potrebbe diventare il traino della ripresa economica. Infatti, nonostante il sistema produttivo partenopeo abbia subito un chiaro processo di deindustrializzazione, Napoli si colloca ancora ai primi posti nella classifica delle province metropolitane italiane in termini di addetti e imprese nel settore manifatturiero. L'idea, dunque, che accompagna il *Rapporto* è che la fabbrica e l'industria possano tornare ad essere cuore pulsante dell'economia locale. In special modo, l'attenzione è concentrata su quattro comparti, le cosiddette quattro «A» (autoveicoli, aerospazio, abbigliamento e agroalimentare), che per tradizione sono da sempre associati all'economia partenopea.

Il secondo aspetto su cui si concentra il *Rapporto* è la Città metropolitana. Dal 1° gennaio 2015, a Napoli, questo ente sostituisce la Provincia. Si tratta di un'istituzione ancora «giovane», che sicuramente avrà bisogno di tempo per implementare le funzioni e per organizzare la sua struttura. Ha però tutte le potenzialità per diventare un attore chiave per il futuro del territorio. La «legge Delrio», che istituzionalizza le Città metropolitane, indica infatti che questo ente è preposto alla pianificazione strategica e alla promozione dello sviluppo economico del territorio. Se finora le politiche industriali sono state di competenza soprattutto del governo centrale e delle Regioni, pare che la situazione stia cambiando. La Città metropolitana ha la possibilità di contribuire in tal senso su due fronti. Da una parte, ha la facoltà di gestire tutta una serie di fattori di contesto che possono favorire lo sviluppo economico (la semplificazione della pubblica amministrazione locale, la gestione e l'organizzazione dei servizi pubblici di ambito metropolitano, il marketing territoriale, il sostegno all'innovazione e alla nuova imprenditorialità, l'attuazione dell'Agenda digitale). Dall'altra parte, può collaborare con la Regione nella programmazione dei Fondi strutturali europei, che ad oggi rappresentano, soprattutto per l'area napoletana, la principale fonte economica per aiutare il tessuto produttivo (e in special modo la manifattura) a ripartire.

Dall'analisi di questi due elementi (i segnali di ripresa nel settore manifatturiero napoletano e l'avvio della Città metropolitana) si ha la percezione che stia forse cambiando la direzione del ciclo economico, da cui il titolo della pubblicazione: *Crescita, vento a favore?*

È una questione cruciale. La risposta non può certo giungere solo da questo *Rapporto*, il quale si concentra sullo stato dell'arte

del sistema produttivo napoletano, ne evidenzia luci ed ombre, ne descrive i quattro principali settori manifatturieri e focalizza il ruolo che la Città metropolitana può avere nel governo del territorio. Insomma, il *Rapporto* è uno strumento di lavoro. Le risposte sono da cercare altrove. Nelle decisioni e nelle iniziative che gli attori pubblici e privati intraprenderanno nel prossimo futuro, nella sfida del governo della Città metropolitana, nella capacità di fare sistema fra le imprese, nella volontà di investire nello sviluppo locale.

Il Napoletano è un territorio ricco di potenzialità, ma anche di contraddizioni. Può essere leader in alcuni settori, ma poi presentare gravi problematicità come quelle relative al mercato del lavoro. Il *secondo Rapporto «Giorgio Rota»* evidenzia i primi timidi segnali di ripresa, starà poi ai napoletani fare in modo che alla domanda del titolo si possa rispondere in modo affermativo.

Salvatore Carrubba
Presidente Centro Einaudi

Paolo Scudieri
Presidente SRM

INTRODUZIONE

Il *secondo Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli* vuole offrire al lettore un quadro dell'economia partenopea con lo scopo di far emergere quei segnali positivi che a livello nazionale e internazionale sembrano già esserci e sui quali occorre intervenire affinché il rimbalzo che si legge dai numeri metta radici come ripresa duratura. Inoltre, analizza la nascente forma di governo della Città metropolitana come potenziale driver dello sviluppo economico dell'area¹.

Nello specifico, il primo capitolo fornisce un quadro complessivo dell'economia e del tessuto imprenditoriale napoletano, in modo da evidenziare le caratteristiche strutturali e lo scenario economico-produttivo dell'area ed i mutamenti intercorsi dal dopoguerra ad oggi. Nella prima parte si analizzano i dati relativi ai Censimenti dell'industria e dei servizi dal 1971 al 2011, nella seconda parte si dà spazio ad uno studio più accurato della congiuntura, con lo scopo di individuare i primi segnali di ripresa.

Nel secondo capitolo si entra nel cuore della ricerca e, seguendo un approccio simile al primo, si studia il settore manifatturiero dagli anni Settanta al 2011 (analisi strutturale) e dal 2008 ad oggi (analisi congiunturale). Compaiono così i componenti del settore manifatturiero napoletano più rilevanti per il posizionamento di Napoli nel contesto nazionale ed internazionale. Emergono con evidenza dallo studio le quattro «A», ovvero i quattro settori che da sempre sono sinonimo di valore, qualità e abilità manifatturiera nell'area partenopea: autoveicoli, aerospazio, abbigliamento e agroalimentare.

Il terzo capitolo è dedicato allo studio di queste quattro filiere produttive nel contesto napoletano. Sono state redatte delle

¹ Nel *Rapporto*, con «provincia di Napoli» si fa riferimento all'ambito territoriale composto dai 92 comuni napoletani che facevano parte dell'ente soppresso. Con «Città metropolitana», invece, si indica il nuovo soggetto pubblico che amministra tale territorio. Le «province metropolitane» sono le 15 principali metropoli italiane dove sono state istituite (o lo saranno) le Città metropolitane: Torino, Genova, Milano, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Catania e Cagliari. Salvo esplicite indicazioni, nei confronti fra le 15 aree urbane le statistiche sono relative all'ambito provinciale. Al fondo della pubblicazione (Allegato) è consultabile una mappa-legenda dell'area napoletana in cui compaiono i nomi dei singoli comuni che non sono mai riportati, per questione di leggibilità, nelle mappe presenti nei quattro capitoli.

schede che tratteggiano per ogni comparto un breve inquadramento congiunturale e un'analisi dei bilanci delle imprese che operano nel settore. Seguono la descrizione delle caratteristiche locali della filiera, dei processi di riorganizzazione in atto e si concludono con una valutazione delle possibili prospettive di sviluppo individuate da imprenditori e osservatori privilegiati intervistati attraverso appositi *focus group*.

Il *Rapporto* si chiude con il quarto capitolo che illustra il processo di nascita della Città metropolitana a Napoli. Dopo una descrizione del percorso legislativo che, a livello nazionale e napoletano, ha portato all'istituzione di questo ente, vengono analizzate le funzioni che ad esso sono attribuite. Fra queste le tre principali sono pianificazione strategica, pianificazione territoriale e promozione dello sviluppo economico. Proprio su questo ultimo punto si concentrano le considerazioni conclusive, in cui si spera che la Città metropolitana possa giocare un ruolo di primo piano nel favorire l'economia locale e, in special modo, il settore manifatturiero.

Il *Secondo Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli*, come nella precedente edizione, è frutto di un lungo lavoro di valutazione teorica, di indagine sul campo, di analisi ed elaborazioni effettuati in stretta collaborazione da SRM e dal Centro Einaudi. Ogni pagina del volume è, dunque, l'esito di questo percorso di riflessione comune.

Il progetto è stato coordinato da Consuelo Carreras (SRM) e da Luisa Debernardi (Centro Einaudi). I referenti scientifici del *Rapporto* sono Salvio Capasso (SRM) e Anna Maria Gonella (Centro Einaudi).

Luca Pennacchio e Riccardo Achilli sono autori dei primi due capitoli. Pennacchio ha scritto i paragrafi 1.1, 1.2 e 2.1; Achilli i paragrafi 1.3, 1.4, 1.5, 2.2 e 2.3. Il terzo capitolo è composto da quattro paragrafi i cui autori sono: Francesco Pirone (3.1), Renato Aurigemma (3.2), Agnese Casolaro ed Autilia Cozzolino (3.3 e 3.4). In particolare, Autilia Cozzolino è autrice delle parti relative all'analisi di bilancio presenti in ciascuno dei quattro paragrafi del terzo capitolo. Luca Staricco è autore del capitolo 4. Inoltre, Cristina Cabodi, Stefania Guarini e Sara Mela si sono occupate di elaborare le mappe presenti nel *Rapporto* e Alberta de Luca ha svolto l'indagine sul campo propedeutica alla stesura del capitolo 4.

Giulio Davico ha creato le copertine fotografiche interne dei

quattro capitoli. L'impaginazione del *Rapporto* è a cura di Raffaella Quaglietta di SRM.

Per tradizione, il *Rapporto* è arricchito da una copertina frutto di un concorso di idee, coordinato dai docenti Lorenzo De Palo e Giuliano Rossi, cui hanno partecipato gli studenti dello IAAD – Istituto d'Arte Applicata e Design di Torino. Il progetto grafico vincitore di quest'anno è di Domenico Scagliusi e Luca Petrella.

Sul sito www.rapporto-rota.it è scaricabile il presente *Rapporto*.

Sempre su questo sito sono consultabili la prima edizione del *Rapporto*, le pubblicazioni «Giorgio Rota» su Torino e Roma e la banca dati contenente un'ampia selezione di tabelle comparative fra Napoli e le altre città metropolitane, organizzate per aree tematiche: demografia, economia, innovazione, formazione, ambiente, sicurezza, mobilità, sanità, assistenza, trasformazioni urbane, cultura, energie. Il *Rapporto* è scaricabile anche dal sito di SRM, www.srm.it, nella sezione dedicata ai Rapporti periodici.

Per il *secondo Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli* è stato molto importante l'apporto dell'Unione Industriali di Napoli. Un ringraziamento particolare a Paola Russo, Brunella D'Errico ed a Donatella Peisino e Alessandra Di Martino per l'organizzazione dei *focus group* degli imprenditori.

Desideriamo inoltre ringraziare per la loro disponibilità, in qualità di testimoni qualificati: AFC Group S.r.l. (impresa del settore abbigliamento), Prof. Luigi Carrino (Presidente del CIRA e del DAC), Antonio Ferrara (giornalista ed esperto del mondo Alenia), Hismos S.r.l. (impresa del settore abbigliamento), Luigi Iavarone (Presidente della società consortile SAM), Kuvera S.p.A. (impresa del settore pelletteria e accessori moda), Ciro Paone S.p.A. (impresa del settore abbigliamento), Russo di Casandrino S.p.A. (impresa del settore concerie, tintorie cuoi e pellami), Giovanni Squame (presidente di ALI scarl, società consortile napoletana che raggruppa 17 tra G.I. e PMI).

Un ringraziamento, per averci fornito utili informazioni, opinioni e dati, tempo e disponibilità va anche a: Maria Rosaria Albano (Città metropolitana di Napoli), Elena Coccia (Città metropolitana di Napoli), Alessandro Panaro (SRM) e Valeria Vannella (Città metropolitana di Napoli).

Il presente Rapporto è stato chiuso il 30 novembre 2015.

Le basi produttive



1. LE BASI PRODUTTIVE

L'Unione europea, attraverso vari strumenti di policy, sta cercando di favorire la ripresa economica nel Vecchio Continente, puntando anche sul settore industriale, ed in special modo su quello manifatturiero. Tutti gli ambiziosi obiettivi europei, e come conseguenza quelli del nostro Paese, costituiscono la spinta per favorire il concreto riavvio del processo di industrializzazione del Mezzogiorno, della Campania e della Città metropolitana di Napoli.

Ma quale è il panorama che contraddistingue il tessuto economico e imprenditoriale di Napoli? Quale è il peso ed il ruolo che assume il settore industriale nell'area partenopea dopo la lunga fase di crisi economica e finanziaria?

In questo capitolo si è cercato di rispondere a queste domande attraverso l'esame delle caratteristiche strutturali e dello scenario economico-produttivo dell'area, anche attraverso i mutamenti intercorsi dal dopoguerra ad oggi.

L'analisi è stata svolta ad un duplice livello: uno strutturale ed uno congiunturale. Per tale motivo il capitolo è articolato in due parti distinte ma strettamente correlate.

Nella prima parte¹ sono state analizzate le principali specificità strutturali dell'economia napoletana e la sua evoluzione di lungo periodo, attraverso i dati ISTAT relativi ai Censimenti generali dell'industria e dei servizi degli ultimi quarant'anni. Nella seconda² ci si è, invece, soffermati sulla traiettoria generale del ciclo economico napoletano negli ultimi anni, dunque sulla congiuntura economica, analizzando in modo comparato gli andamenti regionale, meridionale e nazionale, al fine di trarre spunti per evidenziarne eventuali specificità.

¹ Paragrafi 1.1, 1.2.

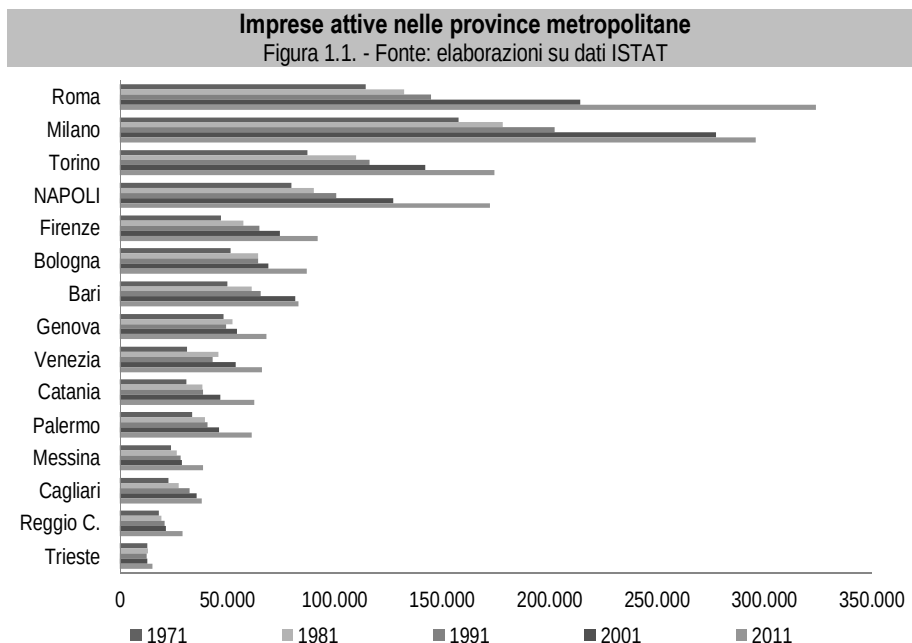
² Paragrafi 1.3, 1.4, 1.5.

1.1. I CAMBIAMENTI DELLA STRUTTURA

Per descrivere le caratteristiche strutturali e le dinamiche evolutive dell'economia della città di Napoli sono stati considerati i Censimenti generali dell'industria e dei servizi ISTAT dal 1971 al 2011³. Nel Censimento del 2011, nella Città metropolitana di Napoli risultano attive 172.213 imprese. La figura 1.1 mostra che, in tutti i Censimenti considerati, Napoli si colloca stabilmente in quarta posizione nella graduatoria delle province metropolitane per numerosità di imprese, subito dopo Torino e prima di Firenze. Se si esclude il sorpasso di Roma su Milano registrato nel Censimento del 2011 (e poche altre marginali variazioni della graduatoria), si nota che il peso delle varie province, in quanto a numero di imprese, si è mantenuto piuttosto stabile nel tempo. Va comunque evidenziato un certo dinamismo a Napoli, dove dal 1971 al 2011 si è avuta una crescita del 115,8%. Si tratta di un incremento inferiore solo a quello avvenuto a Roma (+183%) e che ha permesso a Napoli di avvicinarsi progressivamente a Torino: nel 2001, ad esempio, il divario tra le due province era superiore alle 15.000 unità, mentre nel 2011 si è ridotto a poco meno di 2.000⁴.

³ Il confronto dei dati censuari presenta non pochi problemi legati ai cambiamenti intervenuti nelle tecniche e nel perimetro di rilevazione, nella definizione degli aggregati oggetto di analisi e nelle classificazioni settoriali. Senza scendere troppo nei dettagli tecnici, che esulano dalla presente trattazione, si è deciso di limitare l'analisi temporale ai Censimenti che vanno dal 1971 al 2011 i cui dati presentano una maggiore confrontabilità storica. In alcuni casi, di volta in volta specificati, il confronto sarà tuttavia effettuato su intervalli temporali più ristretti per particolari problematiche riguardanti determinate variabili. Infine, va comunque evidenziato che i Censimenti del 1971, 1981 e 1991 si caratterizzano per una sostanziale omogeneità della tecnica di rilevazione, ma presentano una più limitata confrontabilità con gli ultimi Censimenti del 2001 e del 2011. In questi ultimi, infatti, è stata adottata una differente metodologia statistica che in taluni ambiti settoriali genera errori di sovra-copertura. Nei Censimenti precedenti, invece, vi è stato il problema opposto, cioè errori di sotto-copertura in talune attività economiche.

⁴ In effetti, se si guardano i dati più recenti del Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA), si nota che nel 2013 la provincia di Napoli conta 174.539 imprese ed ha superato la provincia di Torino di oltre 3.000 unità. Bisognerà tuttavia verificare nei prossimi anni se si tratta di una dinamica di breve periodo o di un vero e proprio cambiamento di carattere strutturale.



Osservando nel 2011 la composizione settoriale del tessuto produttivo napoletano (figura 1.2), si nota un peso rilevante degli altri servizi e del commercio, dove operano rispettivamente il 37,5% e il 36,7% delle imprese locali. La rilevanza del primo aggregato comunque dipende dall'ampio *range* di sotto-settori che vi sono ricompresi: informazione e comunicazione; attività finanziarie, assicurative e immobiliari; attività professionali e di supporto alle imprese; istruzione; sanità ed assistenza sociale; attività artistiche, sportive e di intrattenimento; altri servizi residuali. Il peso del commercio invece rappresenta una reale peculiarità del tessuto produttivo napoletano. Tra le varie province metropolitane, infatti, Napoli è seconda solo a Reggio Calabria in quanto a peso del commercio, superando di molto il valore medio nazionale (26,2%) nonché quelli rilevati in altri ambiti geografici del paese come Campania (35,1%) e Mezzogiorno⁵ (33,3).

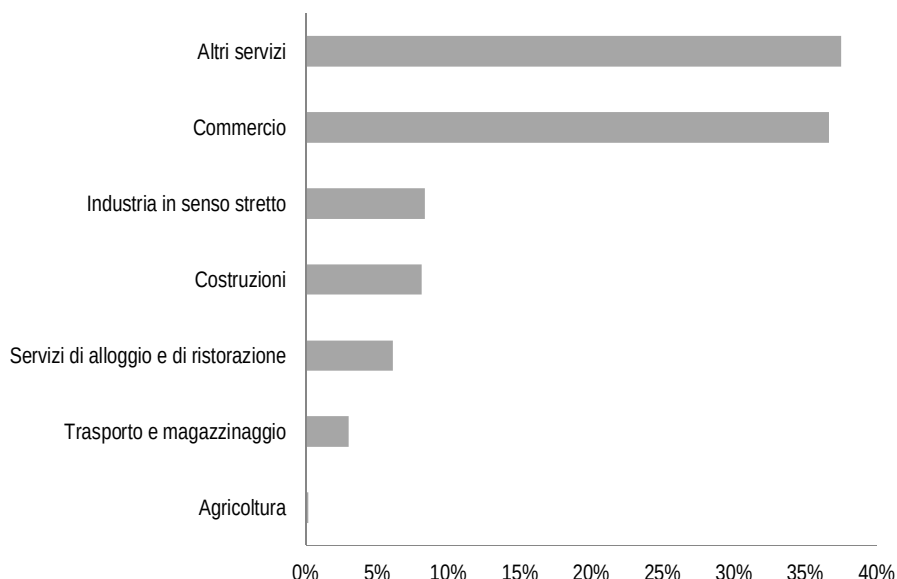
⁵ Nel Rapporto, quando si fa riferimento al Mezzogiorno, si considera la macro-zona che raggruppa le seguenti regioni: Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna.

Una percentuale notevolmente inferiore di imprese napoletane opera negli altri settori: nell'industria in senso stretto l'8,4%, nelle costruzioni l'8,1%, nei servizi di alloggio e ristorazione il 6,1%, nel trasporto e magazzinaggio il 3% e infine nell'agricoltura lo 0,2%⁶.

Tutti questi settori hanno nella provincia di Napoli un peso inferiore rispetto a quello registrato a livello nazionale, soprattutto per quanto riguarda le costruzioni e l'industria in senso stretto, dove operano rispettivamente il 13,2% ed il 9,9% delle imprese italiane.

Peso dei settori economici nella provincia di Napoli

Figura 1.2. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011
Valori percentuali sul numero totale di imprese della provincia



⁶ L'aggregato «industria in senso stretto» include le seguenti sezioni ATECO: B. Attività estrattive, C. Attività manifatturiere, D. Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, E. Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento. L'aggregato «agricoltura» invece si riferisce alla sezione ATECO A. Agricoltura, silvicoltura e pesca. Quest'ultima, quindi, comprende le cosiddette attività agricole manifatturiere, la caccia, la pesca e la silvicoltura. Non considera invece le attività agricole propriamente dette quali la coltivazione e l'allevamento.

Ad eccezione del trasporto e magazzinaggio, il cui peso è del 3% sia nell'economia partenopea e sia a livello italiano, tutti gli altri settori hanno nella provincia di Napoli un peso inferiore rispetto ai valori medi nazionali. La tabella 1.1 mostra come il gap sia particolarmente rilevante per i settori delle costruzioni e dell'industria in senso stretto. Il peso delle costruzioni a livello nazionale è del 13,2%, un valore di oltre cinque punti percentuali superiore a quello della provincia di Napoli⁷. Per l'industria in senso stretto il ritardo è dell'1,5%, un valore più contenuto ma comunque consistente. Inoltre, entrambi i settori hanno nell'economia partenopea una rilevanza minore di quella registrata in Campania e nel Mezzogiorno.

Distribuzione delle imprese per settori economici								
Tabella 1.1. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011								
	NAPOLI		Campania		Mezzogiorno		Italia	
	Imprese	Peso %	Imprese	Peso %	Imprese	Peso %	Imprese	Peso %
Agricoltura	298	0,2	1.099	0,3	7.451	0,6	24.921	0,6
Industria in senso stretto	14.412	8,4	29.224	8,7	111.381	9,0	439.839	9,9
Costruzioni	13.993	8,1	34.210	10,1	148.494	12,0	584.446	13,2
Commercio	63.185	36,7	118.535	35,1	411.408	33,3	1.158.360	26,2
Trasporto e magazzinaggio	5.152	3,0	9.409	2,8	33.965	2,7	132.768	3,0
Servizi di alloggio e ristorazione	10.531	6,1	23.369	6,9	90.395	7,3	302.067	6,8
Altri servizi	64.642	37,5	121.929	36,1	433.471	35,1	1.783.549	40,3
Totale	172.213	100	337.775	100	1.236.565	100	4.425.950	100

⁷ Il peso delle costruzioni nel Napoletano è il più basso fra le province metropolitane.

Distribuzione delle imprese per settori economici nelle province metropolitane

Tabella 1.2. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

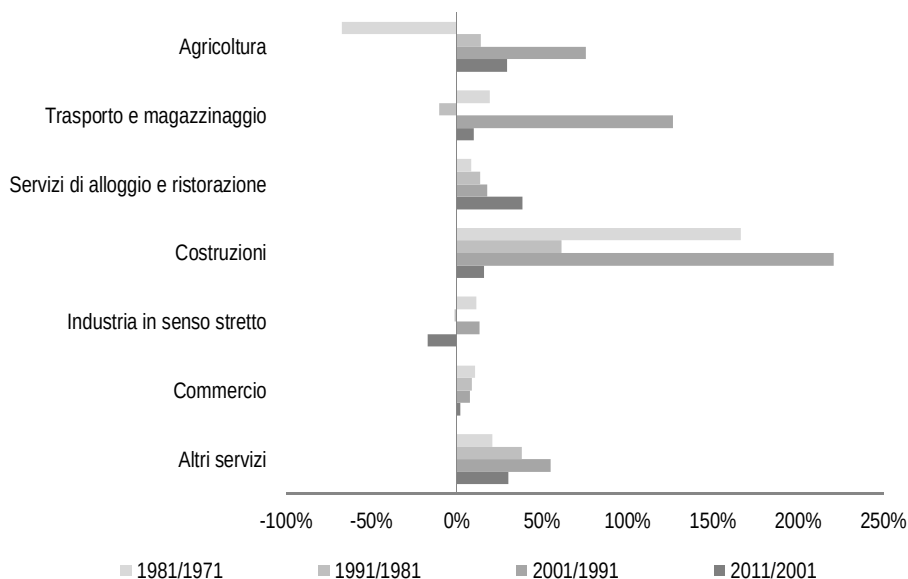
	Agricoltura		Industria in senso stretto		Costruzioni		Commercio	
	N	Peso %	N	Peso %	N	Peso %	N	Peso %
Torino	330	0,2	15.997	9,2	24.341	14,0	43.829	25,2
Milano	183	0,1	23.728	8,0	27.132	9,2	57.747	19,5
Venezia	997	1,5	5.810	8,8	8.992	13,6	15.748	23,8
Trieste	55	0,4	858	5,7	1.715	11,4	3.594	23,9
Genova	110	0,2	4.693	6,9	8.779	12,9	16.954	24,9
Bologna	257	0,3	8.298	9,5	9.700	11,2	19.019	21,9
Firenze	234	0,3	11.668	12,7	11.201	12,2	21.465	23,3
Roma	410	0,1	15.828	4,9	33.196	10,2	74.984	23,1
NAPOLI	298	0,2	14.412	8,4	13.993	8,1	63.185	36,7
Bari	315	0,4	7.806	9,4	10.078	12,1	27.626	33,2
Reggio C.	188	0,6	2.531	8,7	2.979	10,3	10.838	37,4
Palermo	260	0,4	4.940	8,1	5.532	9,0	21.413	35,0
Messina	186	0,5	3.187	8,2	5.161	13,3	12.359	31,9
Catania	420	0,7	5.678	9,1	7.140	11,4	22.029	35,2
Cagliari	134	0,4	2.616	6,9	4.506	11,8	10.981	28,9
Italia	24.921	0,6	439.839	9,9	584.446	13,2	1.158.360	26,2

	Trasporto e magazzinaggio		Servizi di alloggio e di ristorazione		Altri servizi		Totale imprese
	N	Peso %	N	Peso %	N	Peso %	
Torino	5.350	3,1	10.058	5,8	74.304	42,7	174.209
Milano	11.194	3,8	13.342	4,5	162.539	54,9	295.865
Venezia	2.733	4,1	6.085	9,2	25.762	39,0	66.127
Trieste	658	4,4	1.260	8,4	6.927	46,0	15.067
Genova	2.760	4,1	4.598	6,8	30.093	44,3	67.987
Bologna	3.779	4,3	4.680	5,4	41.205	47,4	86.938
Firenze	2.504	2,7	5.014	5,4	39.930	43,4	92.016
Roma	11.008	3,4	20.031	6,2	168.475	52,0	323.932
NAPOLI	5.152	3,0	10.531	6,1	64.642	37,5	172.213
Bari	2.729	3,3	4.625	5,6	29.940	36,0	83.119
Reggio C.	877	3,0	2.023	7,0	9.544	32,9	28.980
Palermo	1.503	2,5	3.877	6,3	23.704	38,7	61.229
Messina	1.018	2,6	3.055	7,9	13.824	35,6	38.790
Catania	2.003	3,2	3.311	5,3	21.915	35,1	62.496
Cagliari	1.143	3,0	2.686	7,1	15.991	42,0	38.057
Italia	132.768	3,0	302.067	6,8	1.783.549	40,3	4.425.950

Per quanto riguarda l'industria in senso stretto, la figura 1.3 mostra che questo è l'unico settore economico con variazione negativa in due decenni, dal 1981 al 1991 (-1,2%) e dal 2001 al 2011 (-17,2%). Quest'ultima flessione, particolarmente pesante, ha riportato il numero di imprese industriali a livelli che si registravano nel 1971, cioè oltre quaranta anni fa. Un simile dato indica una deindustrializzazione del sistema produttivo napoletano molto preoccupante⁸ che, da più parti, inizia ad essere considerata come vero e proprio fenomeno di desertificazione industriale (Svimez, 2015). Al tempo stesso si osserva anche una decisa terziarizzazione dell'economia napoletana. Negli ultimi quaranta anni, infatti, il numero di imprese è costantemente cresciuto nei servizi di alloggio e ristorazione. Variazioni positive anche se di minore entità per altri servizi, costruzioni e commercio. Nell'ultimo decennio la crescita delle imprese è stata particolarmente forte nel primo aggregato, dove ha superato il 30%.

**Variazioni percentuali del numero di imprese per settori economici
nella provincia di Napoli**

Figura 1.3. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



⁸ La deindustrializzazione ha preso avvio con la crisi delle grandi imprese. Si pensi allo stabilimento siderurgico dell'ILVA di Bagnoli, all'Olivetti di Pozzuoli, allo stabilimento ex-Cirio di Caivano. Tali chiusure hanno poi condotto alla perdita di un rilevante indotto come evidenziano anche i dati analizzati.

Analizzando la distribuzione territoriale delle imprese a livello comunale, si nota una forte concentrazione nel comune di Napoli, dove hanno sede legale 66.812 unità, pari a circa il 39% di tutte le imprese della provincia (tabella 1.3). Tale concentrazione riguarda tutti i settori dei servizi e, in maniera leggermente inferiore, anche l'industria in senso stretto. Per l'agricoltura invece si osserva un fenomeno inverso, con una bassa concentrazione territoriale nel comune di Napoli che ospita appena l'8,7% delle imprese del settore. Un simile dato indica chiaramente che le imprese agricole sono localizzate laddove vi è maggiore disponibilità di risorse naturali.

Imprese attive nel comune di Napoli

Tabella 1.3. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

	Numero di imprese con sede nel comune	Percentuale di imprese con sede nel comune
Altri servizi	30.948	47,9
Trasporti e magazzinaggio	1.950	37,8
Commercio	22.710	35,9
Servizi di alloggio e ristorazione	3.471	33,0
Industria in senso stretto	4.334	30,9
Costruzioni	3.373	24,1
Agricoltura	26	8,7
Totale	66.812	38,8

La tabella 1.4 riporta la numerosità di imprese totali operanti nei principali comuni della provincia di Napoli e la variazione percentuale intercorsa tra gli ultimi due Censimenti. Nel complesso si nota un generale trend di crescita in tutti i comuni, con la sola eccezione di Arzano dove il numero di imprese è calato dell'1,1%.

Il numero di imprese è cresciuto soprattutto nei comuni a Nord-Ovest di Napoli: Villaricca (+47,7%), Giugliano (+37,4%), Quarto (+31,6%), Mugnano (+22,3%), Marano (+22,2%) e Qualiano (+20,5%). Si registra tuttavia un buon andamento anche in altri comuni localizzati per lo più nel Nord-Est: Acerra (+35,9%), Somma Vesuviana (+24,7%) e Volla (+23,5%).

Nei comuni immediatamente a Sud di Napoli, invece, si è verificata una crescita piuttosto contenuta. È questo il caso, ad esempio, di Portici (+3,9%), San Giorgio a Cremano (+2,9%), Ercolano (+1,6%), Torre del Greco (+6,8%) e Torre Annunziata (+7,1%). È interessante notare che tutti questi comuni, nel periodo considerato, hanno avuto un calo della popolazione

residente, mentre in comuni come Villaricca, Giugliano e Quarto la forte crescita nel numero delle imprese è stata accompagnata da una notevole espansione della popolazione.⁹

Numero di imprese nei principali comuni della provincia di Napoli

Tabella 1.4. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

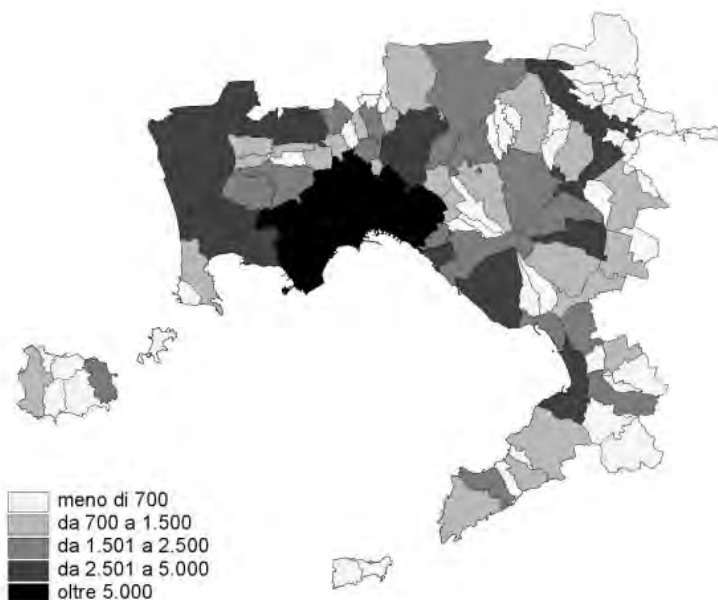
	Imprese 2011	Var. % 2011-01		Imprese 2011	Var. % 2011-01
NAPOLI	66.812	+9,1	Ottaviano	1.670	+11,7
Giugliano in Campania	4.955	+37,4	Gragnano	1.602	+20,5
Torre del Greco	4.058	+6,8	Arzano	1.594	-1,1
Casoria	3.986	+9,9	Sant'Antimo	1.573	+16,5
Pozzuoli	3.973	+8,2	Ischia	1.572	+6,6
Castellammare di Stabia	3.673	+17,9	Caivano	1.458	+14,2
Portici	3.316	+3,9	Marigliano	1.441	+20,5
Nola	3.109	+17,7	Sant'Anastasia	1.436	+10,5
Afragola	2.621	+8,0	Villaricca	1.341	+47,7
San Giuseppe Vesuviano	2.562	+16,5	Melito di Napoli	1.313	+13,8
San Giorgio a Cremano	2.488	+2,9	Mugnano di Napoli	1.313	+22,3
Marano di Napoli	2.464	+22,2	Bacoli	1.257	+11,1
Casalnuovo di Napoli	2.328	+15,9	Volla	1.239	+23,5
Ercolano	2.013	+1,6	Poggiomarino	1.234	+16,3
Pomigliano d'Arco	1.941	+14,7	Terzigno	1.178	+12,5
Frattamaggiore	1.889	+12,7	Vico Equense	1.075	+17,4
Acerra	1.886	+35,9	Qualiano	1.074	+20,5
Quarto	1.826	+31,6	Boscoreale	1.061	+3,0
Sorrento	1.746	+5,7	Palma Campania	1.059	+17,1
Torre Annunziata	1.742	+7,1	Sant'Antonio Abate	1.051	+23,9
Pompei	1.741	+12,3	Forio	1.012	+4,8
Somma Vesuviana	1.714	+24,7	Grumo Nevano	969	+9,1

La figura 1.4 mostra la distribuzione comunale delle imprese totali al 2011; oltre a quanto rilevato in precedenza, evidenzia che è molto basso il numero di imprese totali nella propaggine a confine con la Basilicata, nei comuni nell'area nord-orientale della provincia e nelle isole. Tali aree denotano quindi uno scarso livello complessivo di attività economica.

⁹ Si veda anche il Primo Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli, 2014, cap. 1, paragrafo 1.2.

Imprese attive nella provincia di Napoli

Figura 1.4. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011



Il sistema produttivo napoletano, al pari di quello nazionale, è caratterizzato dalla forte presenza di micro e piccole imprese¹⁰.

Secondo i dati del 2011, le micro imprese nella provincia di Napoli sono circa il 96% delle imprese totali, una percentuale di poco superiore a quella nazionale del 95,2%. I vari settori economici presentano un certo grado di eterogeneità in quanto a dimensioni aziendali medie (figura 1.5). Nel commercio e negli altri servizi le micro imprese sono rispettivamente circa il 98% e il 97% del totale, mentre nei servizi di alloggio e ristorazione e nelle costruzioni sono leggermente meno numerose, pesando per il 94%. Dimensioni medie leggermente superiori si riscontrano nell'industria e nel trasporto e magazzinaggio. In questi due

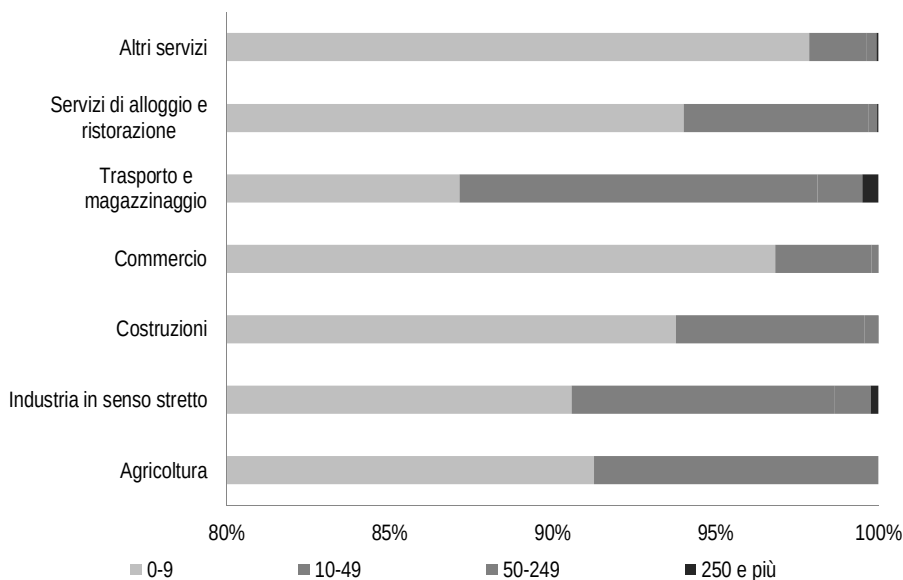
¹⁰ La Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione europea individua le seguenti classi dimensionali in funzione del numero di addetti: micro impresa, meno di 10 addetti; piccola impresa, tra 10 e 49 addetti; media impresa, tra 50 e 249 addetti; grande impresa, 250 e più addetti. Va precisato comunque che la Raccomandazione della Commissione europea, oltre al numero di addetti, definisce le classi dimensionali anche in funzione del fatturato annuo che non deve superare determinate soglie. In questa sede tuttavia si farà riferimento esclusivamente al criterio relativo al numero degli addetti.

aggregati si segnala, infatti, sia una minore incidenza di micro imprese, rispettivamente del 90,5% e dell'87,1%, e sia la presenza di alcune imprese di media dimensione, poco più dell'1% del totale. Ad ogni modo questi settori sono contraddistinti per loro natura da dimensioni medie superiori rispetto agli altri settori economici. Confrontando i valori appena richiamati con quelli medi nazionali si nota che le imprese del Napoletano sono comunque caratterizzate da dimensioni relative inferiori. Nell'industria in senso stretto, a livello nazionale, le micro imprese sono poco più dell'82%, una percentuale notevolmente inferiore a quanto registrato nella provincia di Napoli, mentre le imprese di medie dimensioni sono il 2,1% del totale, una percentuale quasi doppia rispetto a quella delle medie imprese napoletane.

Imprese della provincia di Napoli per classi di addetti e settori economici

Figura 1.5. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

Valori percentuali rispetto al totale delle imprese del settore



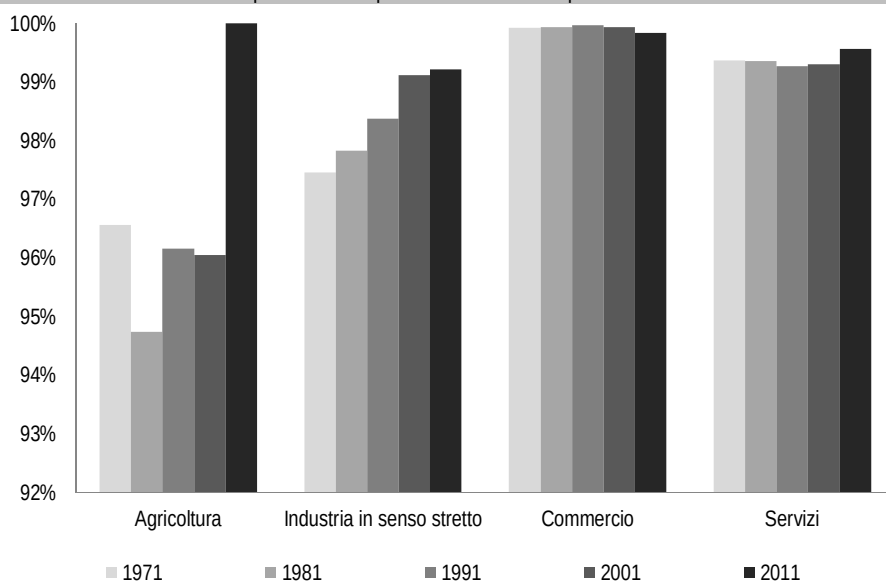
La figura 1.6 mostra l'evoluzione di lungo periodo delle dimensioni medie, riportando per i principali settori economici la percentuale cumulata di micro e piccole imprese. Nel complesso si può affermare che la ridotta dimensione delle imprese è stata una caratteristica costante del tessuto economico della provincia napoletana.

Nel commercio e nei servizi, ad esempio, l'incidenza delle micro e delle piccole imprese negli ultimi quaranta anni ha oscillato tra il 99,3% e il 99,9%. Nell'agricoltura l'andamento è stato leggermente più volatile, mentre nel settore industriale il peso delle micro e piccole imprese ha avuto un trend di crescita in tutti i Censimenti, passando dal 97,5% del 1971 al 99,2% del 2011.

Percentuale di piccole imprese nella provincia di Napoli

Figura 1.6. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Valori percentuali rispetto al totale delle imprese del settore



1.2. L'OCCUPAZIONE DAL 1971 AL 2011

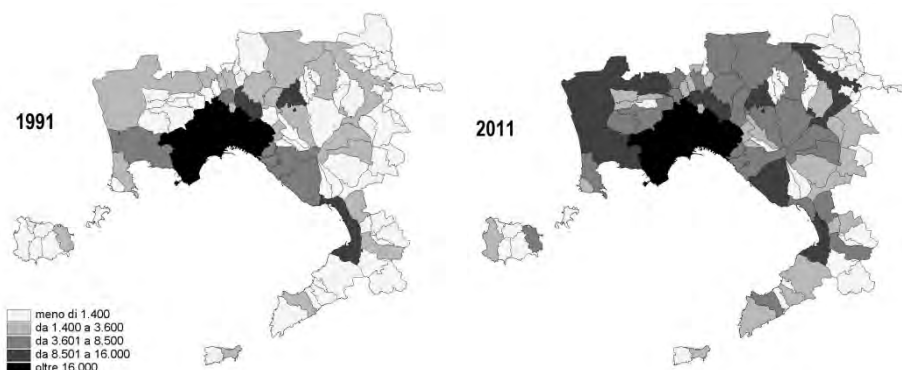
Per avere un quadro di come si è modificata l'occupazione nella provincia di Napoli, è utile analizzare il numero degli addetti nelle unità locali¹¹ delle imprese. Complessivamente, nell'orizzonte temporale che va dal 1971 al 2011 gli addetti totali nella provincia di Napoli sono cresciuti del 47%, leggermente meno di quanto avvenuto a livello nazionale (+50%). Concentrando però l'analisi

¹¹ Per unità locale si intende un luogo operativo od amministrativo ubicato in luogo diverso da quello della sede legale, nel quale l'impresa esercita stabilmente una o più attività.

sull'ultimo decennio, gli addetti nelle unità locali del Napoletano sono aumentati del 10%, passando da 501.152 a 551.744, mentre nell'intera economia nazionale sono cresciuti solo del 4,5%. Nel breve periodo quindi gli addetti nell'area metropolitana di Napoli è cresciuta ad un tasso superiore rispetto alla media nazionale.

La figura 1.7 mostra la distribuzione comunale degli addetti totali nel 1991 e nel 2011. In questi venti anni, la maggior parte dei comuni ha registrato una crescita di addetti superiore al 20% e si notano alcuni casi in cui gli addetti sono più che quintuplicati (Somma Vesuviana con +480,7%, Caivano con +454,8% e Nola con +407,7%). Fanno eccezione alcuni grandi comuni che hanno avuto una crescita inferiore: Napoli (+6%), Castellammare di Stabia (+9,6%) e Pomigliano d'Arco (+19,8%).

Addetti nella provincia di Napoli
Figura 1.7. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



I dati riportati nella tabella 1.5 consentono di analizzare l'andamento di lungo periodo dell'occupazione nei vari settori economici. Nel settore agricolo il numero di addetti è diminuito nell'arco dei quaranta anni di circa il 64%. Al contrario, nei servizi si evidenzia una forte crescita occupazionale¹². Il numero degli addetti è aumentato anche nel commercio, sebbene ad un ritmo

¹² In effetti, la crescita di addetti che si è verificata nei servizi è dovuta solo in parte ad un reale fenomeno economico. Gli ultimi Censimenti, infatti, hanno utilizzato una definizione del settore via via più ampia e questo ovviamente ha inciso sulla crescita del numero di addetti. Sebbene sia difficile, se non impossibile, separare i due fattori e quindi quantificare con precisione l'effettiva portata della variazione, si può comunque affermare che il settore ha avuto una consistente crescita occupazionale nel periodo considerato.

più ridotto, mentre nell'industria, nonostante la costante crescita del numero di unità locali, si è avuto un andamento altalenante. Gli addetti sono aumentati fino al 1981 ma nei decenni successivi si sono costantemente ridotti. La flessione è stata piuttosto intensa e, già a partire dal 1991, ha riportato il numero di addetti al di sotto di quello registrato nel Censimento del 1971. In tale anno l'industria era il settore con il maggior numero di addetti, 147.342, oltre 45.000 in più rispetto al commercio e 40.000 in più dei servizi. Quaranta anni dopo, nel 2011, la situazione appare profondamente mutata e gli addetti nei servizi e nel commercio hanno superato di gran lunga quelli industriali. Tali dati confermano il fenomeno di terziarizzazione del sistema produttivo locale richiamato nel paragrafo precedente.

Unità locali e addetti nella provincia di Napoli per settori economici

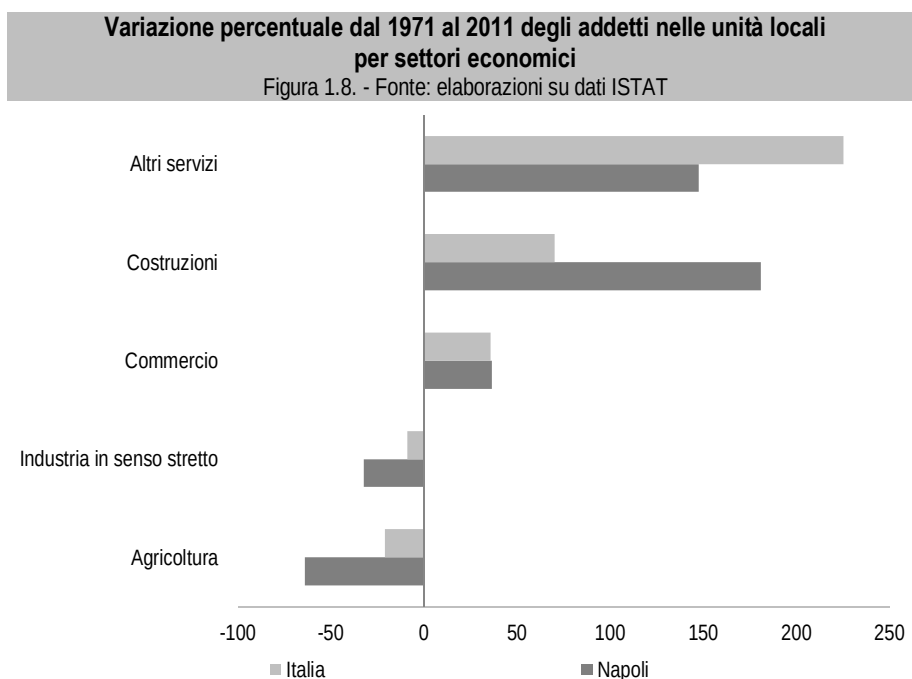
Tabella 1.5. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

	1971	1981	1991	2001	2011	Var % 2011/71
Unità locali						
Agricoltura	385	142	140	236	314	-18,4
Industria in senso stretto	16.502	19.188	21.194	31.406	30.559	+85,2
Commercio	50.728	55.992	62.491	67.583	67.030	+32,1
Costruzioni	1.300	2.644	4.357	12.335	14.756	+1.035,1
Altri servizi	18.312	21.750	25.240	37.332	84.833	+363,3
Totale	87.227	99.716	113.422	148.892	197.492	+126,4
Addetti						
Agricoltura	2.840	1.516	1.145	1.569	1.026	-63,9
Industria in senso stretto	147.342	199.442	171.358	116.943	99.506	-32,5
Commercio	101.461	117.543	127.121	116.638	138.573	+36,6
Costruzioni	16.974	22.108	31.420	45.656	47.654	+180,7
Altri servizi	106.984	124.040	139.398	220.346	264.985	+147,7
Totale	375.601	464.649	470.442	501.152	551.744	+46,9

La perdita di importanza dell'industria napoletana nel corso del tempo emerge con chiarezza anche confrontando l'andamento di lungo periodo dell'occupazione locale con quello registrato sull'intero territorio nazionale (figura 1.8). Dal 1971 al 2011, infatti, nella provincia di Napoli si è avuto un calo occupazionale nell'industria in senso stretto di circa il 40%, contro una flessione

di circa il 10% a livello nazionale. Per quanto riguarda gli addetti degli altri settori, e sempre in riferimento all'intero territorio nazionale, nella provincia di Napoli si è verificata una riduzione più intensa nell'agricoltura, un andamento simile nel settore del commercio e una crescita più spinta nelle costruzioni.

All'interno dei servizi, i vari sotto settori economici hanno avuto andamenti differenti. L'occupazione nell'intermediazione monetaria e finanziaria, ad esempio, è cresciuta fino al 1991 ma poi ha registrato due decenni di flessione, segnando sull'intero intervallo temporale un andamento peggiore di quello nazionale. I servizi di trasporto e magazzinaggio hanno alternato decenni di crescita ad altri di riduzione, mentre nei servizi di alloggio e di ristorazione si è avuta una costante crescita di addetti in tutti i Censimenti considerati. Per quest'ultimo comparto la crescita di lungo periodo osservata nella provincia di Napoli è leggermente inferiore a quella nazionale, ma comunque in entrambi i casi il numero di addetti è più che raddoppiato.



È interessante analizzare l'evoluzione temporale degli addetti nei principali settori economici anche con riferimento ai comuni dell'area metropolitana di Napoli. L'analisi si concentra su un

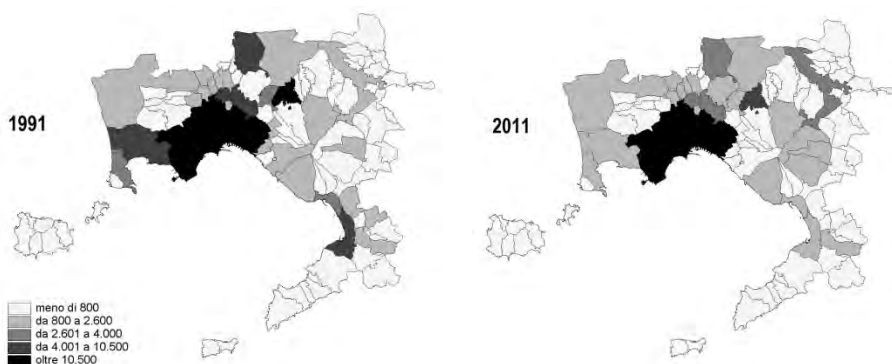
periodo più limitato (1991-2011) in quanto solo a partire dal 1991 sono disponibili i dati ISTAT con il necessario livello di disaggregazione settoriale/territoriale.

In merito all'industria in senso stretto si registra nel periodo considerato una contrazione degli addetti del 28,8%. Gli addetti industriali si concentrano nel comune di Napoli ed in alcuni comuni limitrofi, mentre sono relativamente pochi nei comuni più a Sud della provincia. Tra i principali comuni, solo Nola registra un incremento di addetti significativo (+81,3%).

Negli altri comuni invece si osservano flessioni rilevanti come, ad esempio, nei casi di Castellammare di Stabia (-51,3%), Torre Annunziata (-50,6%), Casalnuovo di Napoli (-49%) e Pozzuoli (-48%).

Addetti all'industria nella provincia di Napoli

Figura 1.9. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

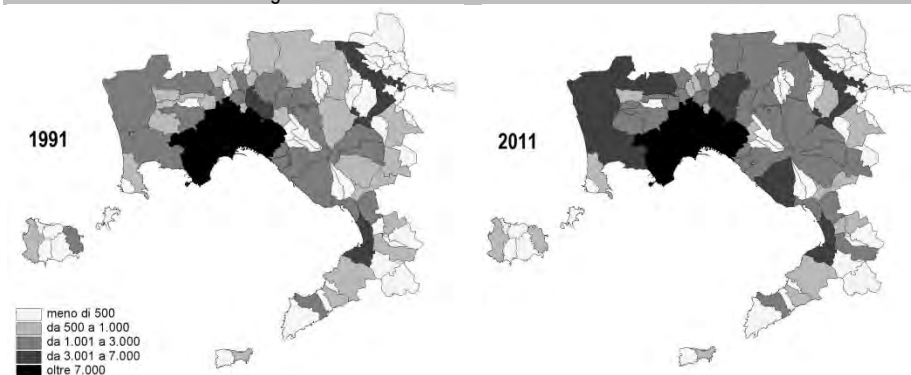


Negli anni Novanta gli addetti del settore del commercio si localizzavano prevalentemente nei comuni lungo l'arco costiero. Negli anni successivi diminuiscono in alcuni di questi comuni, crescendo per contro soprattutto nei comuni interni.

Vi è stata una crescita piuttosto significativa, infatti, nei comuni di Giugliano (+155,5%), Afragola (88,7%) e Nola (83,1%). Tale crescita delle attività commerciali nelle zone periferiche è conseguenza della dinamica della grande distribuzione che si è allontanata dal centro per svilupparsi nel resto del territorio provinciale.

Addetti al commercio nella provincia di Napoli

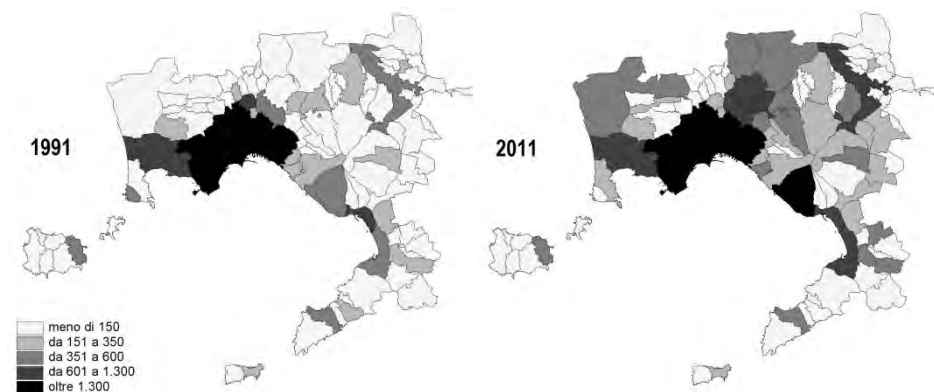
Figura 1.10. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



Una dinamica simile ha interessato anche il settore del trasporto e magazzinaggio (figura 1.11). Negli anni Novanta gli addetti si concentravano nei comuni costieri (ad eccezione di Nola), ma nei venti anni successivi sono cresciuti per lo più nelle aree a Nord-Est e a Nord-Ovest di Napoli. Ad esempio, si sono verificate crescite significative di addetti nei comuni di Afragola (+446,2%), Volla (+420,5%) e di Giugliano (+339,4%).

Addetti al trasporto e magazzinaggio nella provincia di Napoli

Figura 1.11. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



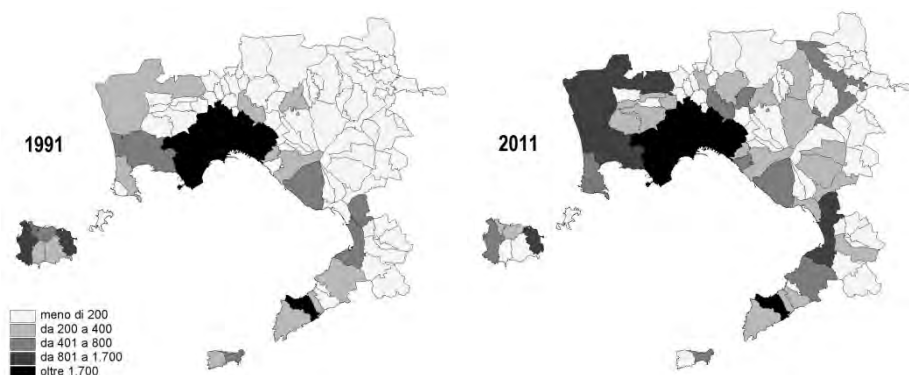
Il settore turistico¹³ mostra nel 2011 una forte concentrazione di addetti nei comuni di Napoli (che vanta il 39% degli addetti della

¹³ Identificato con l'aggregato ATECO servizi di alloggio e di ristorazione.

provincia), quindi di Sorrento, Pozzuoli, Castellammare di Stabia, Giugliano, Ischia e Pompei (figura 1.12). Tra 1991 e 2011 si osserva una sostenuta crescita di addetti a Giugliano (+225,6%), Pozzuoli (88,3%), Castellammare di Stabia (80,1%), Napoli (+77,4%) e Pompei (75,5%). Si riducono invece gli addetti turistici nei comuni delle principali isole, Ischia e Capri, mentre crescono a Procida.

Addetti al turismo nella provincia di Napoli

Figura 1.12. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



Volendo infine fornire un quadro del peso attuale dei vari settori in termini di addetti, si nota che nell'area napoletana la maggior parte degli addetti trova impiego nel settore degli altri servizi e nel commercio. Tali settori pesano, infatti, rispettivamente per il 31,8% e il 25,1% sul totale degli addetti, entrambi valori superiori alle medie nazionali (tabella 1.6).

L'industria invece ha un peso notevolmente inferiore con 99.506 addetti, circa il 18% del totale. Considerando che a livello nazionale il settore industriale occupa il 25,4% degli addetti complessivi, appare chiaro che allo stato attuale, anche come conseguenza del progressivo ridimensionamento avvenuto nel tempo, il sistema economico napoletano è sempre meno orientato verso le produzioni di tipo industriale. Ciò è confermato anche dal confronto con la Campania, dove l'industria occupa il 19,6% degli addetti totali, e con il Mezzogiorno, dove la quota è del 19,5%.

Distribuzione degli addetti per settori economici

Tabella 1.6. – Fonte: elaborazione su dati ISTAT. Anno 2011

	NAPOLI		Campania		Mezzogiorno		Italia	
	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %
Agricoltura	1.026	0,2	2.670	0,3	26.693	0,7	64.547	0,4
Industria in senso stretto	99.506	18,0	199.538	19,6	723.149	19,5	4.173.117	25,4
Costruzioni	47.654	8,6	101.415	10,0	420.017	11,3	1.596.322	9,7
Commercio	138.573	25,1	257.999	25,4	961.282	25,9	3.448.021	21,0
Trasporto e magazzinaggio	53.124	9,6	86.746	8,5	270.194	7,3	1.094.665	6,7
Servizi di alloggio e ristorazione	36.878	6,7	70.693	7,0	281.492	7,6	1.222.889	7,4
Altri servizi	174.983	31,8	296.889	29,2	1.034.767	27,7	4.824.525	29,4
Totale	551.744	100	1.015.950	100	3.717.594	100	16.424.086	100

In tutte le 15 province metropolitane (tabella 1.7) il settore degli altri servizi registra la quota maggiore di addetti, con punta massima a Roma (45,4%). Nelle metropoli del Sud e a Milano, Trieste e Roma, il secondo comparto che raccoglie il maggior numero di addetti è quello del commercio. A Napoli, l'industria in senso stretto si colloca al terzo posto con un peso percentuale del 18%. La provincia che presenta la quota maggiore di addetti in questo comparto è Torino, con il 28,6%. Infine, la provincia partenopea si colloca al quinto posto fra le principali metropoli italiane per quota di addetti nel settore dei trasporto e magazzinaggio.

Distribuzione degli addetti per settori economici nelle province metropolitane

Tabella 1.7. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

	Agricoltura		Industria in senso stretto		Costruzioni		Commercio		Trasporto e magazzinaggio		Servizi di alloggio e di ristorazione		Altri servizi	
	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %	Addetti	Peso %
Torino	568	0,1	206.700	28,6	59.966	8,3	130.593	18,1	42.362	5,9	40.945	5,7	241.721	33,4
Milano	407	0,0	248.257	17,8	84.056	6,0	262.072	18,8	106.560	7,6	88.490	6,3	604.518	43,4
Venezia	2.343	0,9	60.727	22,5	27.653	10,3	55.607	20,6	22.741	8,4	30.824	11,4	69.609	25,8
Trieste	123	0,2	10.696	16,0	5.114	7,6	12.142	18,2	6.740	10,1	5.530	8,3	26.537	39,7
Genova	275	0,1	43.595	16,0	23.583	8,7	53.417	19,6	34.598	12,7	19.489	7,2	97.147	35,7
Bologna	687	0,2	102.791	27,6	25.661	6,9	69.420	18,6	27.758	7,5	24.508	6,6	121.539	32,6
Firenze	474	0,1	91.749	26,1	28.458	8,1	72.498	20,6	23.671	6,7	29.487	8,4	105.520	30,0
Roma	1.215	0,1	115.280	9,5	98.317	8,1	228.332	18,7	123.297	10,1	98.590	8,1	553.760	45,4
NAPOLI	1.026	0,2	99.506	18,0	47.654	8,6	138.573	25,1	53.124	9,6	36.878	6,7	174.983	31,7
Bari	1.118	0,4	55.919	20,0	32.420	11,6	68.038	24,3	22.247	7,9	17.964	6,4	82.345	29,4
Reggio C.	592	0,7	9.766	12,3	8.386	10,6	24.586	31,1	9.470	12,0	5.816	7,3	20.533	25,9
Palermo	1.105	0,6	26.878	13,9	17.621	9,1	52.128	26,9	16.110	8,3	14.223	7,3	65.539	33,9
Messina	854	0,8	15.649	14,8	13.544	12,8	29.385	27,7	7.871	7,4	9.623	9,1	29.158	27,5
Catania	1.087	0,6	26.211	14,3	20.179	11,0	55.612	30,3	15.506	8,4	11.581	6,3	53.550	29,1
Cagliari	692	0,5	18.605	14,5	14.069	10,9	31.521	24,5	10.113	7,9	9.980	7,8	43.741	34,0
Italia	64.547	0,4	4.173.117	25,4	1.596.322	9,7	3.448.021	21,0	1.094.665	6,7	1.222.889	7,4	4.824.525	29,4

1.3. IL CICLO ECONOMICO DEGLI ULTIMI ANNI

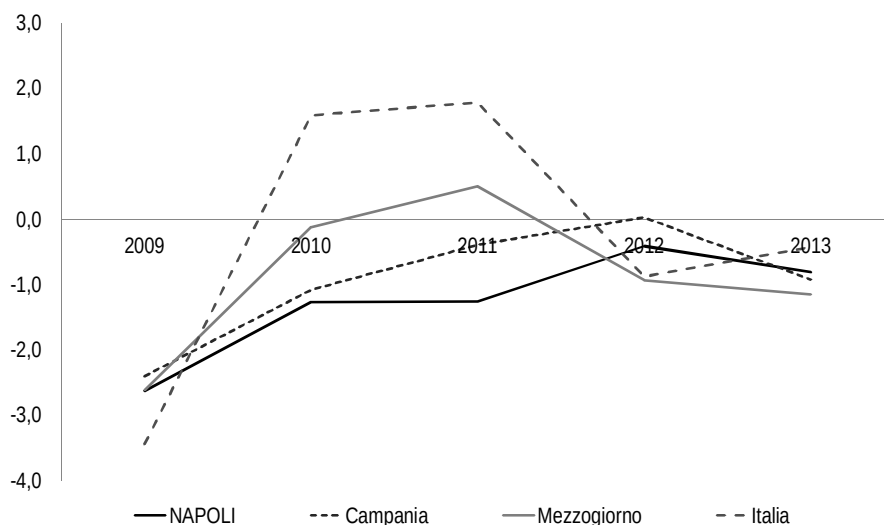
L'analisi temporale dei dati riportata in questo paragrafo tende ad abbracciare tutto il periodo della crisi economica (che inizia nel 2008) - ovviamente ove i dati sono disponibili - al fine di dare conto delle trasformazioni che i parametri macroeconomici provinciali hanno subito per via degli effetti della prolungata crisi.

L'economia napoletana, come tutti i sistemi economici, locali e nazionali, sta infatti attraversando, in ragione della crisi, un cambiamento di pelle radicale.

L'andamento del valore aggiunto pertenopeo si mantiene, in tutto il periodo 2008-2013, al di sotto di quello medio regionale, e spesso anche di quello meridionale e nazionale (con le uniche eccezioni del 2009 e del 2012). Complessivamente, nel periodo 2008-2013 la ricchezza netta prodotta nella provincia di Napoli è diminuita di 6,4 punti, a fronte di una perdita di 4-5 punti su scala regionale e ripartizionale, e di 1,4 punti a livello italiano. Mai, nemmeno durante la fase di parziale ripresa del 2010-2011, il valore aggiunto napoletano ha avuto variazioni positive.

Variazioni percentuali del valore aggiunto ai prezzi base

Figura 1.13. - Fonte: elaborazioni su dati Ist. Tagliacarne



L'economia locale è quindi in recessione costantemente dal 2008.

Questo andamento sfavorevole evidenzia una sensibilità al ciclo economico negativo particolarmente accentuata, che è il frutto di debolezze strutturali dell'apparato produttivo e del contesto socio economico, che si vanno a sommare al ciclo macroeconomico negativo generale. Peraltro, nel 2013 la traiettoria della recessione si aggrava, in controtendenza rispetto al lieve miglioramento su base nazionale.

Come evidenzia la tabella 1.8, che riporta il confronto tra le Città metropolitane, il rallentamento economico dell'area urbana di Napoli assume maggiore rilievo soprattutto nel 2014, quando invece le altre aree metropolitane segnalano un miglioramento lieve del trend del valore aggiunto. Ciò potrebbe creare problemi di prospettiva, ovvero la possibilità che la decrescita dell'area metropolitana napoletana possa essere più duratura rispetto alle altre.

Variazioni percentuali del valore aggiunto ai prezzi base nelle province metropolitane

Tabella 1.8. - Fonte: Ist. Tagliacarne. Anni 2012 - 2014

*Stima

	2013/12	2014/13*
Torino	-0,4	+0,9
Milano	+0,2	+1,9
Venezia	-0,3	+0,9
Trieste	+0,8	+0,9
Genova	-0,7	+0,3
Bologna	+1,7	+0,9
Firenze	+0,0	+1,3
Roma	+0,1	-0,1
NAPOLI	-0,8	-0,4
Bari	-1,5	-0,2
Reggio C.	-1,1	-1,4
Palermo	-1,1	-1,2
Messina	-1,3	-1,2
Catania	-1,0	-0,8
Cagliari	-1,4	-0,9

L'andamento per comparto produttivo mostra delle particolarità.

Mentre a livello nazionale e meridionale il comparto terziario ha giocato un ruolo di parziale compensazione della crisi, in provincia

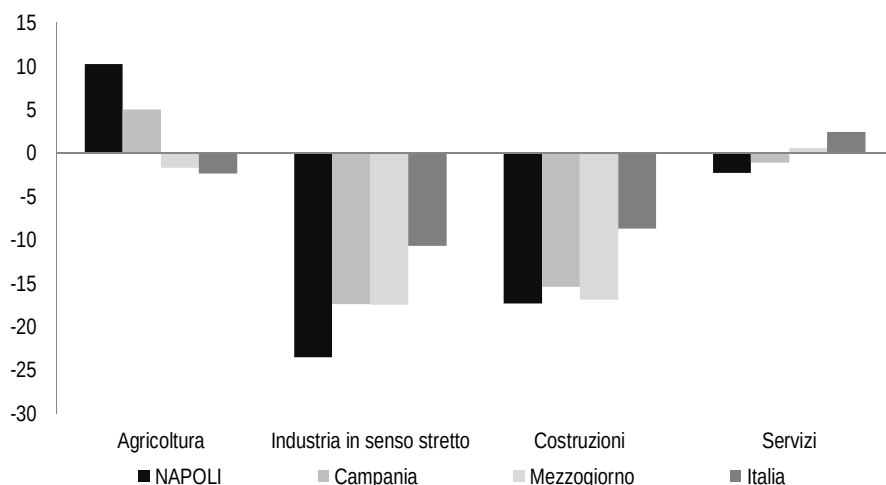
di Napoli esso ha subito una flessione produttiva, comunque meno rilevante di quella manifestata, nel medesimo periodo, dall'industria. In particolare, il manifatturiero provinciale subisce una perdita di quasi 24 punti di valore aggiunto, più del doppio della flessione nazionale, segnalando un vero e proprio processo di deindustrializzazione di intere aree manifatturiere tradizionali.

Anche le costruzioni subiscono in misura più forte rispetto al resto della regione e del Paese gli effetti del drastico taglio degli investimenti in opere pubbliche, e del ridimensionamento del mercato immobiliare residenziale.

Viceversa, come registrato anche nel resto della regione, il comparto agricolo accresce il suo valore aggiunto, come effetto di molteplici cause, fra le quali un migliore posizionamento commerciale di alcune produzioni, che ne ha stimolato la crescita, ma anche un fenomeno di «fuga verso i campi» di manodopera espulsa dai cicli produttivi di altri comparti.¹⁴

Variazione percentuale del valore aggiunto ai prezzi base per comparto

Figura 1.14. - Fonte: elaborazioni su dati Ist. Tagliacarne.
Variazioni percentuali 2013/08



¹⁴ Gli occupati campani in agricoltura sono cresciuti di un +2,6% tra il 2013 ed il 2014, una percentuale superiore al +1,6% dell'Italia (Svimez 2015, p. 141). A livello provinciale gli occupati in agricoltura passano dai 13 mila del 2011 ai 15 mila del 2014. (Fonte: ISTAT). Secondo un'analisi di Coldiretti (2015), sulla base dei dati ISTAT relativi al secondo trimestre 2015 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, il tasso di crescita più elevato dell'occupazione giovanile tra i diversi settori produttivi è proprio in quello agricolo.

Scendendo nel dettaglio della domanda aggregata, ed iniziando dai consumi delle famiglie, il reddito disponibile, ovvero il reddito effettivamente spendibile dopo il prelievo fiscale si mantiene, fra 2008 e 2012, al di sopra della media regionale, ma, nell'ambito delle aree metropolitane italiane, il valore rimane al di sotto perfino di quelle meridionali, con l'unica eccezione di Catania. Di fatto, la famiglia media napoletana, nel 2012, ha a disposizione, per consumi, appena il 46% del reddito disponibile pro capite dell'area metropolitana più ricca, ovvero Milano.

Reddito disponibile pro capite nelle province metropolitane

Tabella 1.9. - Fonte: Ist. Tagliacarne. Valori in euro

	2008	2009	2010	2011	2012
Torino	21.155,5	19.951,3	20.299,4	20.978,5	20.454,8
Genova	21.129,0	20.691,7	20.648,8	21.151,7	20.529,4
Milano	24.309,1	26.704,8	26.580,6	26.969,0	26.733,3
Trieste	21.763,7	22.595,6	22.863,8	23.365,9	23.291,6
Venezia	20.564,5	19.274,2	19.405,2	19.884,5	19.157,6
Bologna	23.831,8	23.840,1	23.709,6	24.300,9	23.711,2
Firenze	22.109,4	22.122,3	21.999,0	22.357,6	21.730,7
Roma	20.440,6	21.715,6	22.052,7	22.168,6	21.330,6
NAPOLI	12.728,8	12.452,6	12.412,8	12.546,6	12.314,5
Bari	13.669,0	13.258,7	13.306,4	13.488,7	13.397,7
Reggio C.	12.942,8	12.570,7	12.642,9	12.748,1	12.386,2
Palermo	13.387,1	13.852,1	14.014,4	13.966,7	13.687,3
Messina	13.169,4	13.103,2	13.238,5	13.160,1	12.938,9
Catania	12.980,9	11.997,4	12.128,4	12.178,2	11.874,8
Cagliari	14.453,4	15.554,5	15.649,6	16.140,4	15.893,8

Tra il 2008 e il 2012 il reddito disponibile pro capite napoletano diminuisce di 3,3% in termini nominali. Si verifica quindi una fase di impoverimento della popolazione, che può essere legata alla particolare esposizione dell'economia napoletana al ciclo economico generale, che ha comportato, come visto in precedenza, una contrazione del valore aggiunto (con conseguenze sul mercato del lavoro e sui redditi) abbastanza grave.

I consumi delle famiglie napoletane sono connotati da un modello relativamente «povero», in termini di scelta del paniere di acquisti. Infatti, rispetto alla media italiana e alle altre province

metropolitane, prevalgono gli acquisti di beni primari, essenziali: quelli alimentari, che compongono più del 27% del paniere ed i capi di vestiario (valore più alto dopo quello registrato a Reggio Calabria). Gli affitti sono relativamente meno «pesanti» della media nazionale sul totale delle spese familiari medie, ma tutti gli altri servizi, che raggruppano una molteplicità di acquisti in genere non essenziali (vacanze, telecomunicazioni, spese per servizi ricreativi, o per ristorazione, ecc.) hanno una incidenza piuttosto modesta.

Consumi finali per tipologia nelle province metropolitane

Tabella 1.10. - Fonte: Ist. Tagliacarne/Unioncamere. Anno 2013

Valori percentuali sul totale di spesa per consumi

	Alimentari, bevande e tabacco	Vestiario, abbigliamento, calzature e pelletteria	Mobili, elettrodomestici, mezzi di trasporto e beni vari	Affitti reali e figurativi delle abitazioni	Altri servizi
Torino	19,0	5,8	24,7	17,9	32,6
Milano	14,9	4,6	20,7	20,6	39,2
Venezia	16,1	5,0	19,4	19,0	40,5
Trieste	18,2	3,9	25,3	19,6	33,1
Genova	20,5	4,2	17,1	18,1	40,1
Bologna	17,1	4,6	19,0	19,7	39,6
Firenze	19,1	5,2	15,1	19,1	41,5
Roma	20,4	4,5	16,1	18,5	40,5
NAPOLI	27,2	5,9	22,6	15,4	28,9
Bari	25,4	5,8	18,5	13,6	36,7
Reggio C.	27,7	6,4	17,0	8,9	39,9
Palermo	26,3	5,3	16,3	12,5	39,6
Messina	26,3	5,4	8,6	14,9	44,8
Catania	26,3	5,3	22,6	12,1	33,7
Cagliari	24,6	5,6	20,2	18,1	31,5
Italia	20,3	5,0	22,4	16,9	35,3

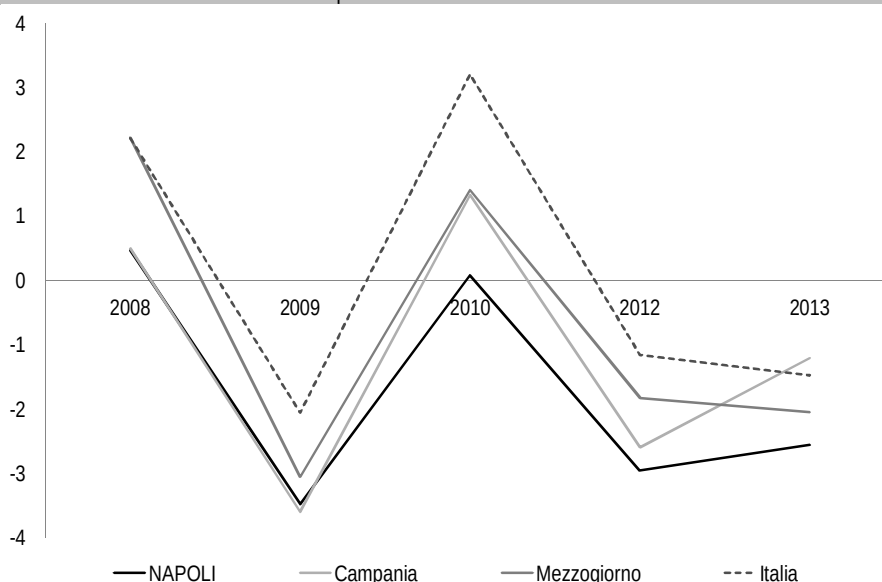
Nel periodo 2008-2013, la spesa per consumi a Napoli tende ad avere un andamento decrescente o, al più, negli anni migliori (ovvero il 2008 ed il 2010) piatto, di pochi decimali sopra lo zero, ed inferiore al tasso di inflazione, configurando così un decremento della capacità di consumo delle famiglie. Non solo, ma la tendenza si mantiene sistematicamente al di sotto di quella nazionale,

meridionale e perfino di quella regionale, allontanando il tenore di vita delle famiglie partenopee, in termini di spesa per consumi, dal resto della Campania e del Paese.

Di conseguenza, la spesa per consumi provinciale, nell'ultimo triennio disponibile (2011-2013) omogeneamente calcolabile perché riferito al SEC2010¹⁵, perde, in termini nominali, 5,4 punti, a fronte di un calo di 3,8 punti su base regionale e meridionale, e di 2,6 punti a livello nazionale.

Andamento dei consumi finali delle famiglie

Figura 1.15. - Fonte: Istituto Tagliacarne/Unioncamere.
Variazioni percentuali annue. Anni 2008 - 2013¹⁶

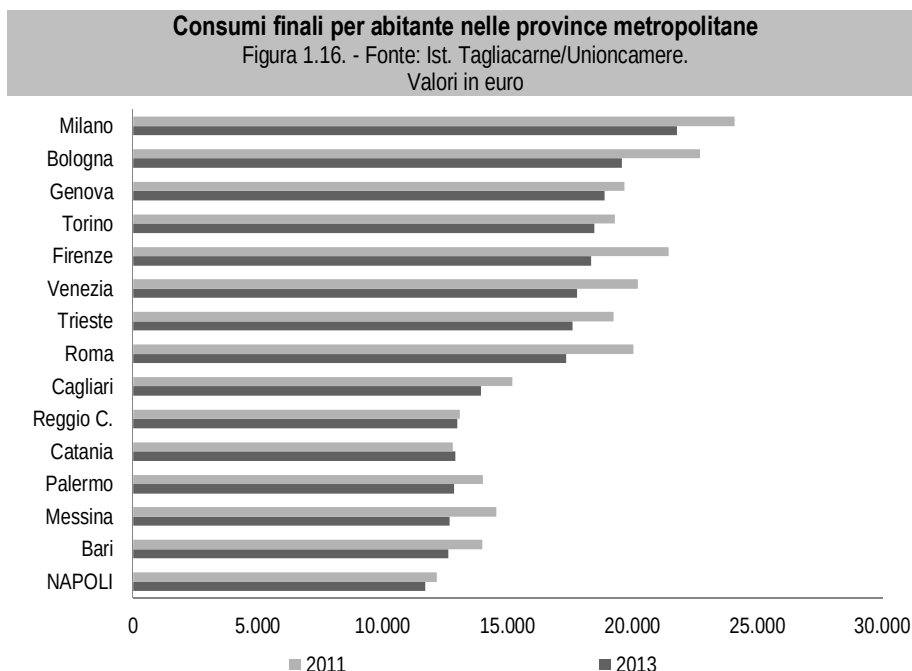


Il confronto con le altre province metropolitane, in termini di consumi per abitante, è quindi particolarmente penalizzante. Non solo, come avvenuto in tutte le aree considerate, fra 2011 e 2013 i consumi pro capite sono diminuiti (nel caso di Napoli, il calo è del

¹⁵ Il Sistema europeo dei conti nazionali e regionali (Sec) è lo schema di riferimento per la misurazione dell'attività economica e finanziaria di un sistema economico, delle sue componenti e delle relazioni che fra di esse si instaurano in un determinato periodo di tempo.

¹⁶ L'anno 2011 corrisponde al passaggio dal SEC95 al SEC2010, quindi i valori precedenti al 2011 non sono pienamente confrontabili con quelli successivi. Per questo, l'anno di transizione è stato omesso.

3,9%) ma la provincia metropolitana in esame si colloca all'ultimo posto della graduatoria tra le aree metropolitane, con appena 11.696 euro di consumi per abitante, il 53,7% del dato della provincia metropolitana più «ricca», ovvero Milano, ed il 71,3% del dato nazionale medio.



Se la domanda interna per consumi è in contrazione piuttosto rapida, sul versante dei mercati internazionali le cose non vanno molto meglio. L'export provinciale, in lieve ripresa nel biennio 2010-2011, a partire dal 2012 è nuovamente decrescente. Complessivamente fra il 2008 e il 2014 le vendite partenopee all'estero crescono appena dell'1% (contro un dato nazionale del 7,6%) e presentano un tasso di apertura internazionale (ovvero un rapporto fra esportazioni e PIL) che nel 2014 è pari ad appena il 10%, a fronte del 27,3% nazionale.

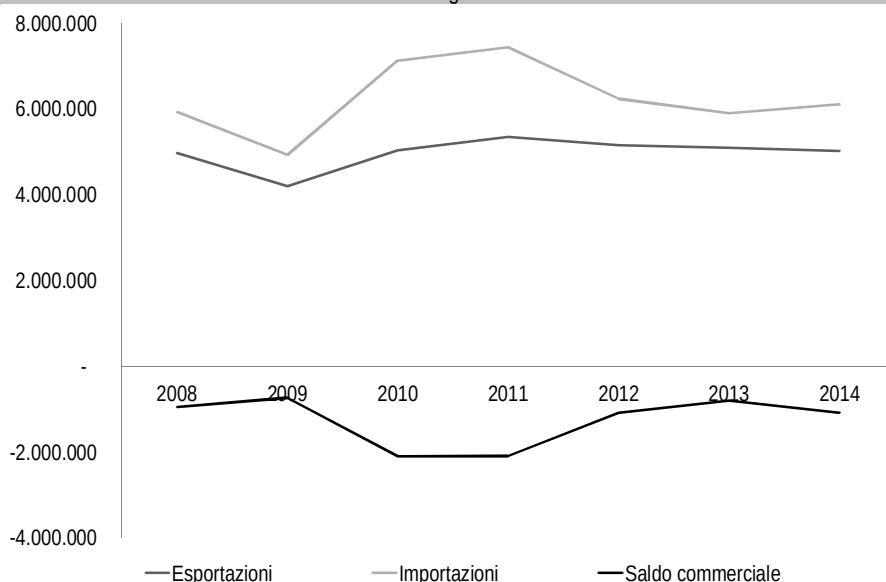
Sul versante delle importazioni, sebbene esse subiscano un netto declino a partire dal 2011, come conseguenza del rallentamento del ciclo produttivo locale e dei consumi, la dinamica

rimane nettamente superiore a quella dell'export¹⁷. Ciò genera un saldo commerciale provinciale strutturalmente negativo, nonostante in lieve miglioramento dopo il 2011, fotografando, quindi, una realtà economica che subisce i processi di internazionalizzazione, piuttosto che sfruttarli per la sua crescita.

Nei primi sei mesi del 2015, l'export partenopeo diminuisce dello 1,5%, in controtendenza rispetto all'incremento registrato in Campania e nel resto del Mezzogiorno e del Paese.

Il commercio estero nella provincia di Napoli

Figura 1.17. - Fonte: ISTAT
Valori in migliaia di euro



La struttura per Paese di destinazione delle esportazioni provinciali è piuttosto concentrata: i primi dieci partner assorbono il 67,7% dell'export provinciale, a fronte del 56,2% nazionale. Tale concentrazione è un handicap, perché impedisce all'economia locale di compensare andamenti congiunturali negativi di alcuni mercati di destinazione, diversificando opportunamente gli sbocchi commerciali.

¹⁷ Sebbene la modalità di calcolo delle due variabili non sia pienamente omogenea.

L'analisi dei primi sei Paesi per destinazione mostra una struttura diversa da quella dell'export nazionale, ed anche di quello meridionale: gli USA sono infatti il primo Paese per destinazione, mentre sono al terzo posto nella graduatoria nazionale e meridionale.

Al secondo posto viene un partner tradizionale dell'export nazionale, ovvero la Francia, mentre al terzo si posiziona la Svizzera, relativamente più importante come mercato di sbocco rispetto alla struttura nazionale (dove ricopre il quinto posto). Da notare come sia relativamente carente l'orientamento commerciale verso i mercati più interessanti in prospettiva, cioè quelli dotati di migliori prospettive di crescita, ovvero i BRICS¹⁸, in linea peraltro con una più generale difficoltà italiana a posizionarsi in misura consistente su tali Paesi.

La Cina è soltanto ottava come partner commerciale, ed il Brasile nono. Gli altri mercati emergenti si collocano dopo i primi dieci, e sono piuttosto marginali.

Primi sei paesi per volumi assorbiti delle esportazioni							
Tabella 1.11. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2014							
	Paese 1	Paese 2	Paese 3	Paese 4	Paese 5	Paese 6	Quota % dei primi 10 paesi
NAPOLI	Stati Uniti	Francia	Svizzera	Regno Unito	Germania	Giappone	67,7
Campania	Francia	Stati Uniti	Regno Unito	Germania	Svizzera	Spagna	62,0
Mezzogiorno	Francia	Germania	Stati Uniti	Regno Unito	Turchia	Svizzera	56,2
Italia	Germania	Francia	Stati Uniti	Regno Unito	Svizzera	Spagna	56,2

Sul versante delle importazioni, Napoli presenta la stessa struttura di concentrazione per mercati di provenienza già evidenziata rispetto all'export, e vede dominare gli acquisti dalla Cina, dalla Germania e dagli USA, con la Francia, che a livello nazionale è il secondo più importante mercato di origine, che scende al sesto posto.

¹⁸ BRICS è un acronimo con cui si indicano le maggiori economie emergenti: Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa.

Primi sei paesi per volumi assorbiti delle importazioni

Tabella 1.12. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2014

	Paese 1	Paese 2	Paese 3	Paese 4	Paese 5	Paese 6	Quota % dei primi 10 paesi
NAPOLI	Cina	Germania	Stati Uniti	Svizzera	Spagna	Francia	67,1
Campania	Cina	Germania	Spagna	Stati Uniti	Francia	Bulgaria	60,7
Mezzogiorno	Russia	Azerbaijan	Germania	Francia	Arabia S.	Cina	53,8
Italia	Germania	Francia	Cina	Paesi B.	Spagna	Russia	59,5

Anche dal punto di vista merceologico, la struttura commerciale napoletana appare poco diversificata. I primi 10 prodotti esportati costituiscono infatti il 67% dell'export totale, a fronte del 41% nazionale. Nel dettaglio, spiccano le vendite all'estero del settore aerospaziale, grazie alla presenza di Alenia.

Seguono il settore chimico-farmaceutico, l'abbigliamento, e l'agroalimentare (soprattutto ortofrutta e pasta). Si tratta di una struttura settoriale piuttosto anomala, soprattutto nel panorama del Mezzogiorno, perché spiccano settori a medio-alto contenuto tecnologico, che in teoria potrebbero consentire a Napoli di intercettare mercati ad alto valore aggiunto. Naturalmente, è anche vero che la tenuta competitiva su mercati così complessi e concorrenziali dipende da elevate capacità di fare politica industriale e di sostegno all'innovazione, e le difficoltà che Napoli sperimenta sui mercati esteri possono dipendere proprio dall'assenza, o insufficienza, di tali politiche.

Sul versante delle importazioni, prevalgono gli acquisti di capi di abbigliamento (probabilmente in connessione con il ruolo primario esercitato dalla Cina nell'ambito dei mercati di origine) seguiti dai prodotti petroliferi raffinati (carburanti ed altri prodotti energetici derivanti dal petrolio), poi dai prodotti della chimica di base e della fabbricazione primaria di gomma/plastica, che sono generalmente utilizzati come beni intermedi nell'industria. Infine, vengono alcuni prodotti alimentari e della componentistica aerospaziale (anche in questo caso, si tratta in genere di prodotti intermedi per la filiera locale).

Primi sei settori per volumi assorbiti delle esportazioni

Tabella 1.13. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2014

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno	Italia
Merce 1	Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	Frutta e ortaggi lavorati e conservati	Prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	Macchine di impiego generale
Merce 2	Medicinali e preparati farmaceutici	Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	Autoveicoli	Altre macchine di impiego generale
Merce 3	Articoli di abbigliamento	Medicinali e preparati farmaceutici	Medicinali e preparati farmaceutici	Altre macchine per impieghi speciali
Merce 4	Frutta e ortaggi lavorati e conservati	Prodotti da forno e farinacei	Frutta e ortaggi lavorati e conservati	Medicinali e preparati farmaceutici
Merce 5	Prodotti da forno e farinacei	Articoli di abbigliamento	Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	Articoli di abbigliamento
Merce 6	Calzature	Articoli in materie plastiche	Prodotti chimici di base e materie plastiche	Autoveicoli
Quota % delle prime 10 merci	67,0	59,3	61,6	40,9

Primi sei settori per volumi assorbiti delle importazioni

Tabella 1.14. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2014

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno	Italia
Merce 1	Articoli di abbigliamento	Metalli preziosi e altri metalli non ferrosi	Petrolio greggio	Petrolio greggio
Merce 2	Prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	Articoli di abbigliamento	Prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	Prodotti chimici di base e materie plastiche
Merce 3	Prodotti chimici di base e materie plastiche	Prodotti chimici di base e materie plastiche	Metalli preziosi e altri metalli non ferrosi	Autoveicoli
Merce 4	Prodotti di colture non permanenti	Prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	Prodotti chimici di base e materie plastiche	Medicinali e preparati farmaceutici
Merce 5	Prodotti di colture permanenti	Prodotti di colture permanenti	Prodotti di colture non permanenti	Gas naturale
Merce 6	Aeromobili, veicoli spaziali	Prodotti di colture non permanenti	Articoli di abbigliamento	Metalli preziosi e altri metalli non ferrosi
Quota % delle prime 10 merci	51,4	51,5	64,7	45,5

Gli investimenti delle imprese sono una ulteriore, fondamentale, componente esplicativa della domanda aggregata. Tuttavia, non esistono dati aggiornati a livello provinciale sugli investimenti fissi lordi. Per avere un'idea del loro andamento nel tempo è possibile analizzare, come indicativa della propensione ad investire, il credito bancario¹⁹. Nell'insieme, il duro *credit crunch*²⁰, ossia la stretta del credito resasi necessaria per risanare il patrimonio delle banche intaccato da riduzioni degli attivi di titoli e da un aumento delle sofferenze, ha comportato, negli anni, un restringimento degli impegni, insieme ad un aumento della raccolta. Ciò ha comportato il rapido avvicinamento dei due parametri nel mercato creditizio napoletano.

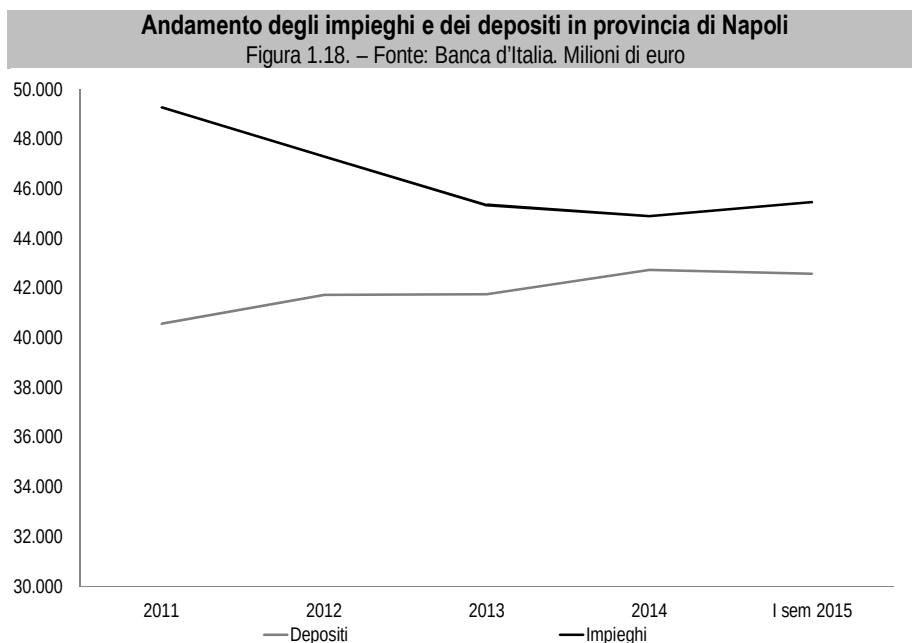
Di fatto, gli impieghi, fra 2011 e 2014²¹, diminuiscono dell'8,9%, una riduzione particolarmente rapida, se paragonata ai 7,3 punti in meno della Campania, ai 6,2 punti del Mezzogiorno ed ai 6 punti in meno della media nazionale. Detta contrazione creditizia, piuttosto rapida, porta il rapporto fra impieghi e depositi nella provincia di Napoli dal valore di 1,21 del 2011 all'1,05 nel 2014, molto vicino alla soglia critica dell'unità, sotto la quale il sistema bancario esercita un effetto recessivo sull'economia locale, perché raccoglie liquidità in misura maggiore di quanta non ne immetta sotto forma di nuovi prestiti. Detto valore è ancora leggermente superiore all'unità, a differenza del dato regionale (0,89) e meridionale (0,97) ma è nettamente inferiore al valore nazionale (1,42) evidenziando quindi un rallentamento, nel periodo considerato, del sistema creditizio partenopeo nel sostenere i processi di crescita del tessuto economico locale. Si intravedono i

¹⁹ Il credito bancario è una *proxy* affidabile dell'andamento degli investimenti, nella misura in cui i debiti bancari rappresentano il 70% dei debiti finanziari delle imprese italiane, contro il 38% in Francia, il 49% in Germania e circa il 30% nel Regno Unito.

²⁰ Con il termine *credit crunch* (stretta del credito) si indica un calo significativo (o inasprimento improvviso delle condizioni) dell'offerta di credito al termine di un prolungato periodo espansivo, in grado di accentuare la fase recessiva di un'economia.

²¹ Non è possibile effettuare un'analisi dal 2008 al 2015 perché nel corso degli ultimi anni ci sono stati alcuni cambiamenti nella raccolta dei dati sugli impieghi bancari da parte della Banca d'Italia che hanno prodotto due discontinuità statistiche rispetto al passato: la prima (giugno 2010) generata dall'introduzione della nuova codifica Ateco 2007 per la classificazione dei settori di attività produttivi e da una diversa modalità di conteggio dei prestiti cartolarizzati; la seconda (giugno 2011) dovuta al fatto che ora le statistiche includono anche i valori segnalati dalla Cassa Depositi e Prestiti (fonte: Banca d'Italia). Per tali ragioni l'analisi delle statistiche bancarie verrà effettuata solo dal 2011.

primi segnali di una piccola ripresa degli impieghi nel primo semestre 2015.



Con eccezione di Roma, in tutte le province metropolitane si registra una diminuzione degli impieghi fra il 2011 e il 2014. Il calo di Napoli (-8,9%) si colloca a metà classifica. Per quanto riguarda i depositi, l'incremento napoletano del 5,3% è il risultato migliore (con eccezione di Bari) tra le province metropolitane del Mezzogiorno.

Più nello specifico, sul versante degli impieghi per le società non finanziarie²², la situazione vede, nel periodo 2011-2014, un lieve incremento degli impieghi, per cui, di fatto, il calo generale di questo dato è legato alle categorie non imprenditoriali di clientela bancaria.

²² Le società non finanziarie comprendono tutte le società di capitali, le società cooperative e le società di persone, le società semplici e le imprese individuali con oltre 5 dipendenti. Il settore include, inoltre, le istituzioni e associazioni senza scopo di lucro dotate di personalità giuridica, che producono beni e servizi a favore delle società non finanziarie (Confindustria, Confcommercio, ecc.) e quelle che producono beni e servizi destinabili alla vendita che sono oggetto di scambio sul mercato.

Andamento degli impieghi e dei depositi nelle province metropolitane

Tabella 1.15. – Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia

	Var. % 2014/11	
	Impieghi	Depositi
Torino	-5,7	+5,5
Milano	-14,0	+10,1
Venezia	-3,6	+7,7
Trieste	-19,4	+17,9
Genova	-8,7	+14,9
Bologna	-25,7	+13,1
Firenze	-11,8	+11,8
Roma	+3,2	-6,5
NAPOLI	-8,9	+5,3
Bari	-5,2	+6,2
Reggio C.	-9,9	+0,8
Palermo	-3,3	+0,5
Messina	-6,6	-0,7
Catania	-4,6	+1,0
Cagliari	-10,8	-2,3

Sia per le piccole imprese a carattere individuale o artigiano (chiamate «famiglie produttrici» dalla Banca d'Italia²³) che per le società, infatti, gli impieghi crescono nel periodo considerato (+6,6% per le prime, +21,4% per le seconde che, essendo maggiormente capitalizzate, hanno garanzie reali da offrire e quindi possono più facilmente accedere a prestiti, anche di più grandi dimensioni).

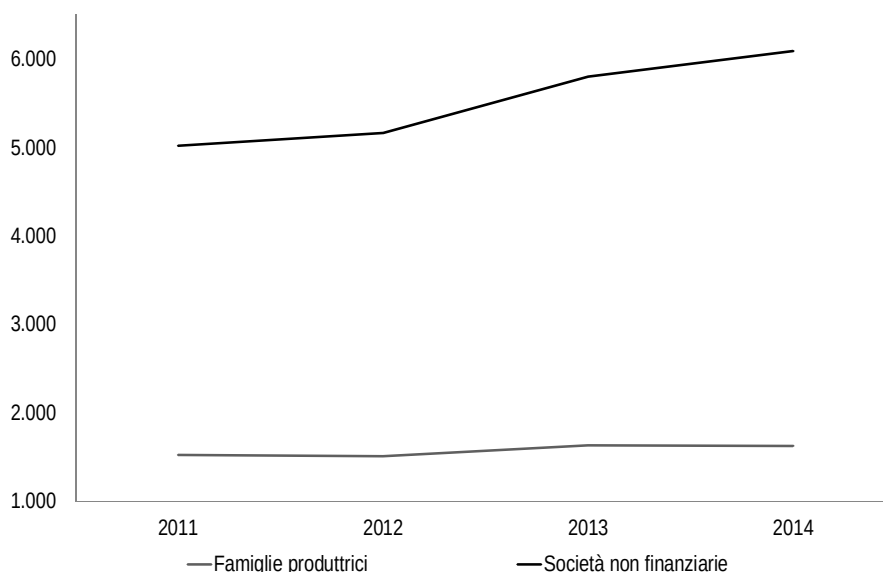
Complessivamente, gli impieghi nel sistema produttivo locale aumentano del 17,9% fra 2011 e 2014, più rapidamente rispetto alla media regionale (+10,8%), meridionale (+3,2%) e nazionale (+6,5%).

Un simile andamento potrebbe, in prima approssimazione, lasciar prefigurare un trend moderatamente positivo degli investimenti, soprattutto da parte delle imprese medio-grandi, che, almeno in parte, compensi le altre componenti della domanda aggregata sin qui esaminate, che invece hanno un carattere recessivo. Vedremo però subito che tale ipotesi è alquanto ottimistica.

²³ Banca d'Italia definisce famiglie produttrici: le imprese individuali; le società semplici e di fatto, produttrici di beni e servizi non finanziari destinabili alla vendita, che impiegano fino a cinque addetti; le unità produttrici di servizi ausiliari dell'intermediazione finanziaria senza addetti dipendenti.

Andamento degli impieghi alle imprese napoletane per tipologia

Figura 1.19. - Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia. Milioni di euro



La crescita del credito alle imprese si verifica, infatti, nonostante una esplosione delle sofferenze del sistema produttivo locale, che a fine 2014 toccano più di 4,3 miliardi, il quadruplo rispetto al 2009, come evidente effetto di fenomeni di crisi finanziaria delle imprese affidate, endogene al ciclo economico. L'incremento, pari al 225%, è superiore a quello campano (+186%) meridionale (+169%) e nazionale (+201,5%). Non a caso, l'esplosione del fenomeno, a Napoli, riguarda soprattutto le imprese edili, che triplicano l'ammontare delle loro sofferenze, come conseguenza della crisi settoriale delle costruzioni, e le imprese terziarie (soprattutto del commercio, dei servizi all'impresa e del comparto dei pubblici esercizi/ristorazione, settori colpiti dal calo della domanda per consumi) che da sole assorbono più della metà dei crediti inesigibili. Le crescenti difficoltà finanziarie delle imprese napoletane, evidenziate dalla dinamica delle sofferenze, lasciano presumere che l'aumento degli impieghi sia stato prevalentemente diretto a sostenere la liquidità delle imprese, più che ad alimentare gli investimenti, che quindi potrebbero, in realtà, essere stati caratterizzati da stagnazione (è infatti difficile ipotizzare che un sistema produttivo afflitto da un peso crescente di sofferenze investa).

Sofferenze delle imprese nella provincia di Napoli

Tabella 1.16. - Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia.

Milioni di euro

	Società non finanziarie			Famiglie produttrici	Totale
	Attività industriali	Costruzioni	Servizi		
2009	336	298	545	154	1.333
2010	497	435	814	189	1.935
2011	645	544	1.055	248	2.492
2012	715	726	1.531	282	3.254
2013	740	850	1.751	311	3.652
2014	792	1.008	2.223	311	4.334
Var. % 2014/09	+135,7	+238,3	+307,9	+101,9	+225,1

Nel confronto tra province metropolitane, si nota come la quota di sofferenze bancarie nel settore dei servizi a Napoli sia fra le più alte delle metropoli del Sud. Ciò è dovuto alla forte terziarizzazione che caratterizza l'area partenopea e al fatto che in tale settore siano diffuse attività marginali. Risulta, inoltre, relativamente alto il peso delle famiglie consumatrici, fortemente indebitate con le banche, in concomitanza con livelli di reddito che, come si è visto, sono modesti e non crescenti. Ciò crea un rischio di sostenibilità sociale evidente.

D'altra parte, il maggiore rischio di credito influenza anche i livelli dei tassi di interesse applicati alla clientela, generando un ulteriore disincentivo agli investimenti. Infatti, i tassi di interesse su finanziamenti per cassa²⁴ erogati alle imprese napoletane sono fra i più alti, solo Reggio Calabria presenta valori superiori. Questa situazione determina una notevole penalizzazione per gli investimenti delle imprese che operano nell'area metropolitana partenopea.

²⁴ Ammontare dei crediti per cassa al netto delle sofferenze e con i «pronti contro termine» (ad es. aperture di credito in conto corrente, anticipi su fatture, sconti effetti salvo buon fine).

Sofferenze bancarie nelle province metropolitane

Tabella 1.17. - Fonte: Banca d'Italia. Anno 2014

Incidenza percentuale per tipologia di clientela

*Sono inclusi anche le istituzioni sociali private e i dati non classificabili

	Società non finanziarie			Famiglie consumatrici *	Famiglie produttrici
	Attività industriali	Costruzioni	Servizi		
Torino	19,6	19,9	27,1	20,2	7,8
Milano	16,3	19,9	38,8	17,2	2,8
Venezia	22,3	20,9	31,8	17,0	6,0
Trieste	17,3	24,9	25,7	20,7	8,9
Genova	12,2	20,9	33,5	21,6	7,1
Bologna	13,6	29,3	36,0	13,3	5,4
Firenze	15,0	30,6	33,0	11,3	7,2
Roma	8,6	24,3	46,5	14,3	2,9
NAPOLI	13,4	17,1	37,6	24,7	5,3
Bari	22,7	18,7	26,4	15,8	10,4
Reggio C.	13,2	8,2	32,8	22,2	18,7
Palermo	11,0	9,2	34,8	27,7	13,4
Messina	13,6	15,8	30,0	22,2	16,2
Catania	10,3	12,8	30,1	28,9	14,1
Cagliari	12,2	25,4	28,3	18,2	12,4

Tassi di interesse per finanziamenti alle imprese nelle province metropolitane

Tabella 1.18. - Fonte: Banca d'Italia

	2010	2011	2012	2013	2014
Torino	6,9	7,4	7,3	7,3	6,3
Milano	5,8	6,5	6,7	7,0	6,6
Venezia	7,1	7,9	8,0	8,2	7,2
Trieste	5,5	6,4	7,6	7,0	7,6
Genova	7,3	7,6	7,9	8,3	8,2
Bologna	5,6	6,6	7,1	7,6	7,1
Firenze	7,0	7,8	8,4	8,7	8,4
Roma	5,5	6,9	7,4	7,4	7,2
NAPOLI	8,8	9,9	9,7	9,9	9,5
Bari	6,3	7,7	7,9	8,4	8,3
Reggio C.	9,7	10,5	10,1	10,3	10,0
Palermo	7,7	9,2	9,7	9,2	9,0
Messina	8,7	9,9	10,0	10,2	9,3
Catania	7,4	8,6	8,7	9,0	8,7
Cagliari	7,6	8,7	8,9	8,8	8,7

Un ultimo elemento di analisi delle componenti della crescita è costituito dalla spesa pubblica sul territorio. Anni di *spending*

review e di rispetto del Patto di stabilità hanno in effetti ridotto la capacità di spesa delle amministrazioni locali, per l'area di Napoli addirittura al di sotto della media pro capite meridionale e nazionale, abbassando quindi il potenziale di crescita, ed impedendo alla spesa pubblica di esercitare un effetto di volano sul comparto privato.

Tuttavia, mentre la spesa corrente pro capite è più alta della media, quella in conto capitale è invece molto bassa. Ciò significa che il settore pubblico dell'area metropolitana di Napoli incide sull'economia locale soprattutto sul versante passivo, cioè di trasferimenti monetari, sotto forma di stipendi pubblici o di acquisti di beni e servizi, e molto meno su quello attivo, ovvero sotto forma di investimenti utili per accrescere la competitività del territorio.

Pagamenti effettuati dalle amministrazioni comunali

Tabella 1.19. – Fonte: Siope. Valori pro capite in euro

* Spese non distribuibili fra conto capitale e spesa corrente

	2013				2014			
	Spese correnti	Spese in conto capitale	Altre spese*	Totale	Spese correnti	Spese in conto capitale	Altre spese*	Totale
NAPOLI	934,4	168,6	260,3	1.363,3	979,3	113,5	253,2	1.346,0
Campania	825,3	186,3	345,4	1.356,9	863,2	143,9	337,0	1.344,1
Mezzogiorno	817,0	195,6	344,0	1.356,6	844,2	172,2	334,3	1.350,8
Italia	913,5	220,7	281,8	1.415,9	916,9	179,9	274,8	1.371,6

1.4. IMPRESE: DINAMISMO E FORTE PRESENZA DI GIOVANI

I dati ricavabili dai registri delle Camere di Commercio sulla demografia d'impresa forniscono una prima indicazione di come il tessuto produttivo abbia reagito a questi anni di decrescita particolarmente pesante²⁵.

A Napoli, i tassi di natalità²⁶ delle imprese tendono ad

²⁵ Cessazioni ed iscrizioni di imprese ai registri camerali (e relative variazioni delle consistenze) sono solo indicazioni di massima di modifiche dello spessore del tessuto produttivo indotte dal ciclo poiché sono influenzate anche da fatti amministrativi. Quindi l'analisi va fatta con cautela.

²⁶ Prendono in considerazione le nuove iscrizioni ai registri camerali, e sono influenzati sia dalla creazione di nuove imprese che da altri fenomeni (ad esempio,

accelerare nel 2013-2014, determinando un andamento più dinamico di quanto riscontrato a livello nazionale o campano. I tassi di mortalità²⁷ nell'area napoletana, dal canto loro, tendono a rimanere piuttosto costanti nel tempo, attorno a valori simili a quelli nazionali, meridionali e campani, evidenziando quindi che, nonostante una crisi produttiva peculiare e piuttosto profonda, non vi sono particolari fenomeni di crisi aziendale, almeno in termini di numero di cessazioni di imprese che rendano il territorio napoletano significativamente diverso, sotto questo aspetto, dal resto del Paese.

I tassi di sviluppo²⁸ napoletani, grazie all'accelerazione dei tassi di natalità degli ultimi anni, a partire dal 2012 tendono ad essere nettamente superiori rispetto a quelli campani e italiani, recuperando quindi le perdite numeriche verificatesi nel triennio 2009-2011. L'andamento vivace del tasso di natalità nell'area napoletana può, entro certi limiti, essere considerato come una sorta di reazione alla crisi: le maggiori difficoltà di trovare un'occupazione alle dipendenze può infatti spingere verso l'avventura imprenditoriale (facilitata anche, ad esempio, dal buon andamento attuativo del Fondo regionale di microcredito della Campania, che sicuramente ha favorito la nascita di nuove iniziative negli ultimi anni²⁹).

Al terzo trimestre 2015, il tasso di sviluppo delle imprese napoletane è positivo, per 1,6% punti rispetto al terzo trimestre 2014, in controtendenza rispetto alla riduzione (-0,2%) registrata su base nazionale. È un incoraggiante segnale, in prospettiva, della fine di un processo di ristrutturazione legato alla crisi.

lo scorporo o la divisione di imprese esistenti, o l'emersione dal nero di imprese esistenti).

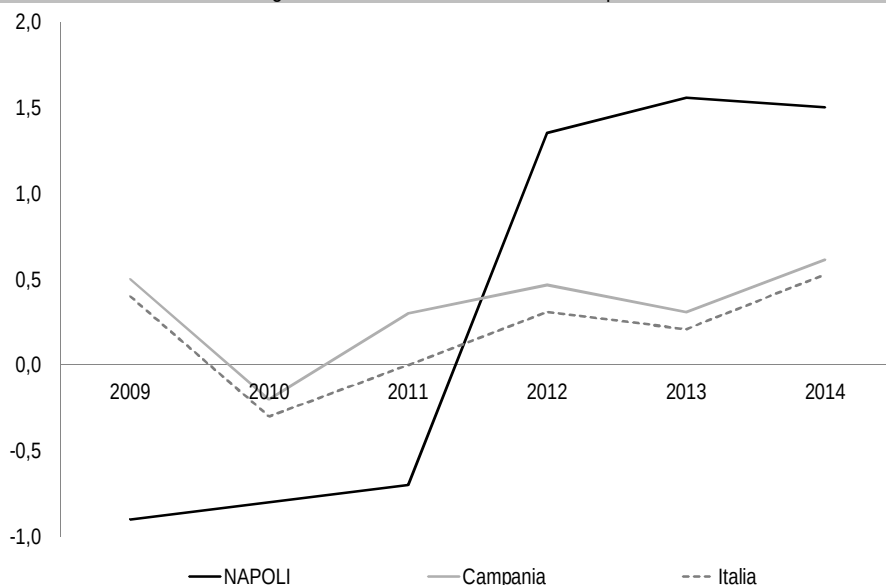
²⁷ A partire dal 2005, in applicazione del D.p.r. 247 del 23/07/2004 e successiva circolare n° 3585/C del Ministero delle Attività Produttive, le Camere di commercio possono procedere alla cancellazione d'ufficio dal Registro delle imprese di aziende non più operative da almeno tre anni. Per tenere conto di tali attività amministrative, i confronti sono stati calcolati depurando i relativi stock dalle cancellazioni disposte d'ufficio.

²⁸ Il tasso di sviluppo è dato dalla differenza fra quello di natalità e quello di mortalità.

²⁹ Cfr. <http://microcreditofse.sviluppocampania.it/>

Variazioni percentuali annue del tasso di sviluppo delle imprese

Figura 1.20. – Fonte: Infocamere/Movimprese



Dal punto di vista settoriale, si sente in modo evidente la crisi del comparto agricolo, il cui tasso di sviluppo diminuisce, fra il 2008 e il 2014, quasi del 22%³⁰. Anche l'industria perde numerose imprese, sebbene in misura meno rilevante rispetto alla media nazionale (anche in ragione di un minore spessore del tessuto manifatturiero locale) mentre il sistema produttivo continua a terziarizzarsi, con un incremento di imprese operanti nel commercio e, in misura anche più rapida, nei servizi extracommerciali.

Variazioni percentuali del tasso di sviluppo tra il 2008 e il 2014 delle imprese per settori

Tabella 1.20. – Fonte: elaborazioni su dati Infocamere/Movimprese

	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria in senso stretto	Costruzioni	Commercio	Altri servizi
NAPOLI	- 21,9	- 12,2	+1,3	+5,4	+18,8
Campania	-17,5	- 12,7	+1,5	+4,5	+21,0
Italia	-15,0	- 16,9	- 1,8	- 2,0	+13,2

³⁰ Per approfondimenti sulle evoluzioni di lungo periodo si veda il paragrafo 1.1.

L'andamento per forma giuridica mette in luce una tendenza comune a tutto il Paese, in direzione di una crescente capitalizzazione del sistema produttivo, costituita da una riduzione delle forme giuridiche più elementari e meno capitalizzate, come le società di persone, ed un incremento delle società di capitale, più patrimonializzate e più robuste sotto il profilo organizzativo, quindi maggiormente in grado di reggere a questa fase di particolare criticità finanziaria dei sistemi produttivi. Peraltro, una parte delle nuove società di capitali è costituita da società di persone che, grazie a processi di crescita, hanno cambiato status.

Napoli presenta però una notevole peculiarità, rispetto al resto del Paese, ed anche alla sua stessa regione di appartenenza.

Mentre in generale il numero di imprese individuali si riduce rapidamente, come conseguenza di una crescente difficoltà nel rimanere sul mercato da parte di imprese troppo piccole e troppo fragili sotto il profilo patrimoniale e finanziario, le imprese individuali a Napoli crescono, probabilmente in connessione con l'incremento di imprese registrate nei comparti più tradizionali dell'economia locale, come commercio e costruzioni, manifestando una dinamica di micro imprenditorialità molto particolare, in cui, forse, non si può escludere, in parte, anche un fenomeno di emersione dal sommerso. Ad ogni modo, una crescita delle società di capitale più bassa del resto del Paese, ed il permanere di una dinamica positiva nel numero di ditte individuali, fanno sì che il sistema imprenditoriale provinciale – come evidenziato già nel paragrafo 1.1 - permanga caratterizzato da una micro dimensione produttiva ed organizzativa che lo rende più fragile ed esposto ai venti della crisi.³¹

³¹ Va anche rilevato un fenomeno di contrazione del tessuto imprenditoriale cooperativo più intenso rispetto al resto della regione e del Paese, che segnala un allentamento dei legami di coesione sociale e di capitale sociale, tipici dei vincoli mutualistici del cooperativismo, che può essere considerato come uno degli effetti della lunga crisi economica, oltre che di particolari problematiche che, recentemente, sono emerse dentro il sistema cooperativistico italiano, troppo concentrato nella dimensione imprenditoriale in senso stretto, e non di rado poco attento alla dimensione sociale connessa.

**Variazioni percentuali del tasso di sviluppo delle imprese fra il 2011 e il 2014
per forma giuridica**

Tabella 1.21. – Fonte: Infocamere/Movimprese. 2014/2011

	Società di capitali	Società di persone	Imprese individuali	Cooperative	Altre forme
NAPOLI	+4,8	-7,5	+3,2	-30,0	+ 2,0
Campania	+8,9	-6,7	-1,3	-14,6	+2,2
Mezzogiorno	+11,4	-5,0	-4,6	-2,6	+6,7
Italia	+5,7	-5,3	-4,1	-2,1	+9,3

A livello territoriale, i dati Asia dell'ISTAT³², riferibili solo a comuni aventi almeno 5.000 abitanti, mostrano come le unità locali dell'industria e dei servizi crescano, fra 2004 e 2012, soprattutto nell'area nord-orientale e centro-orientale della provincia, essenzialmente attorno ad Acerra (+15,3%) e Nola (+12,8%) con comuni limitrofi, come Palma Campania o Saviano che sperimentano, anch'essi, tassi di crescita a due cifre del numero di unità locali. Tali Comuni beneficiano dello sviluppo delle attività logistiche e commerciali attorno all'interporto di Nola ed al centro commerciale Vulcano Buono, che, come anche risulta dai dati censuari fra il 1991 ed il 2011, mostrano un forte incremento delle attività legate ai trasporti e logistica ed al commercio. Ciò evidenzia come la presenza di grandi strutture commerciali possa anche dare luogo a spazi per l'insediamento di piccole attività di commercio specializzato, che in qualche modo sfruttano il bacino di clientela attratto dal grande centro commerciale di rilevanza regionale. E un fenomeno simile avviene per la logistica: un centro logistico di grandi dimensioni, di fatto utile per l'intero Mezzogiorno, crea un indotto di attività di servizio e connesse ai trasporti.

Una crescita particolarmente rapida del numero di unità locali interessa ad esempio la penisola sorrentina, soprattutto grazie alle attività turistiche ed alla filiera connessa, consentendo a comuni come Vico Equense o Piano di Sorrento di vedere crescere il numero di unità locali di oltre il 10% nel periodo considerato.

L'incremento di unità locali di Castellammare di Stabia (+3,6%) è legato invece ad un aumento nel settore delle costruzioni.

³² Per i quali è disponibile il 2012 come ultimo aggiornamento.

L'area nord-occidentale costituisce, infine, la terza polarità di crescita di un certo rilievo, soprattutto grazie all'area costituita dai comuni di Quarto e Villaricca, ed in misura minore i comuni immediatamente limitrofi.

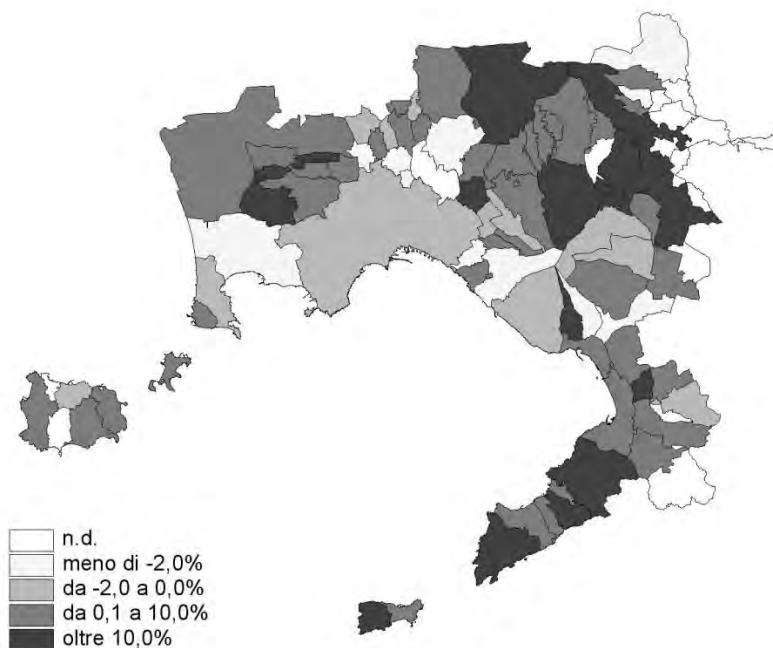
Subendo gli effetti del decentramento demografico proveniente dalla città capoluogo, tali comuni sono diventati, spesso, la fascia periferica dei servizi commerciali o di pubblici esercizi, o attività di ristorazione/accoglienza turistica della cintura urbana napoletana, ed hanno anche avuto un incremento del numero di unità locali nel settore edile, legato anche alla loro espansione urbanistica molto rapida. Giugliano, dal canto suo, vede crescere le attività legate ai servizi di trasporto, grazie al fatto di essere uno dei poli di commercio ortofrutticolo più importanti del Paese. Sul versante opposto, negli otto anni fra 2004 e 2012, perdono consistenza numerica i tessuti imprenditoriali dei comuni dell'area urbana di Napoli: il capoluogo registra un calo delle unità locali del -0,6% e risultano essere in diminuzione anche ad Afragola (-2,6%), Arzano (-6,1%), Casavatore (-4,4%), Ercolano (-2,4%), Melito di Napoli (-6,1%), Pozzuoli (-2%) e San Giorgio a Cremano (-4,1%).

Nello stesso periodo si registra una riduzione del peso demografico dell'area urbana di Napoli dentro la sua provincia (infatti, l'insieme di detti Comuni perde il 12,6% della sua popolazione fra 1991 e 2011). Stessa sorte tocca anche ad alcuni comuni posizionati in aree particolarmente interne e periferiche della provincia, oppure con territori appartenenti ad aree protette, quindi con vincoli particolari all'insediamento produttivo, come Boscoreale (-7,9% di unità locali) o Boscotrecase (-8,5%), che peraltro subisce la crisi del settore artigianale di produzione di botti ed altri prodotti in legno.

Fra 2011 e 2014, la percentuale di imprese napoletane in situazioni di scioglimento/liquidazione o nella fase precedente di una crisi, ovvero la procedura concorsuale, è sistematicamente superiore alla media regionale, meridionale e nazionale, mostrando quindi una condizione di fragilità del tessuto produttivo provinciale, di fronte ad una crisi che, come si è visto, lo ha colpito in modo particolarmente duro. Le situazioni di imprese in procedura concorsuale riguardano poco meno del 4% del totale, quasi il doppio della media nazionale, una incidenza che non cambia molto negli anni considerati. Le situazioni di imprese in scioglimento e liquidazione sono più frequenti, e passano dal 7% del 2011 al 7,5% del 2014, a fronte di un 4-4,4% nazionale.

**Variazioni percentuali fra il 2004 e il 2012 delle unità locali di industria e servizi
nei comuni della provincia di Napoli con oltre 5.000 abitanti**

Figura 1.21. Fonte: elaborazione su dati ISTAT



Negli anni della crisi il tessuto produttivo napoletano è stato connotato da un *turnover* particolarmente rapido, fra una maggiore diffusione di situazioni di crisi aziendale, anche terminale, ed un tasso di natalità particolarmente vivace.

Con l'11,3% di imprese in procedura concorsuale o in liquidazione nel 2014, Napoli è la provincia metropolitana con la situazione più grave di tutte, superata solo da Milano (11,5%).

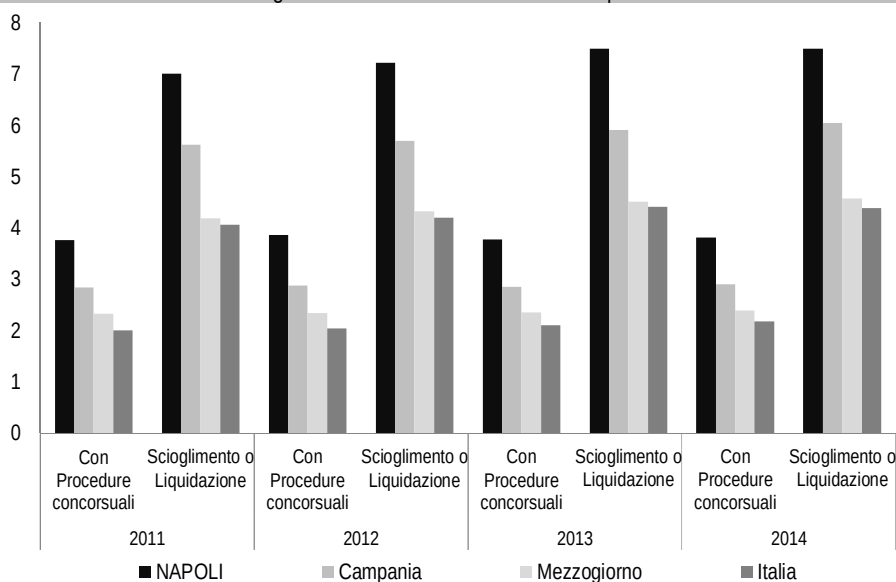
Dentro gli andamenti complessivi del tessuto produttivo napoletano sopra illustrati, vi sono specificità che vale la pena di descrivere in maggior dettaglio³³.

³³ Per quanto riguarda le caratteristiche delle imprese, qui di seguito vengono commentati dati di confronto fra province metropolitane che si discostano da altre classifiche che sono comparse in edizioni differenti del Rapporto «Giorgio Rota». Le differenze dipendono dal fatto che in questo capitolo sono state utilizzate le statistiche relative alle imprese *attive* (che sono quelle iscritte al Registro delle Imprese e che esercitano l'attività e non risultano avere procedure concorsuali in atto, fonte: Glossario on line di Movimprese), mentre nelle passate edizioni del Rapporto si sono commentati i dati relativi alle imprese *registrate* (che sono quelle

Iniziando dal fenomeno dell'imprenditoria giovanile. I giovani imprenditori napoletani rappresentano una realtà produttiva piuttosto importante, poiché sfiorano il 15% del totale delle imprese attive nella provincia, quasi quattro punti in più della corrispondente media nazionale, ed anche al di sopra di quella meridionale. Certamente a spiegare il fermento dell'imprenditoria giovane vi sono anche le peculiari difficoltà del mercato del lavoro, ma non basta. Infatti, le imprese giovanili napoletane, seppur colpite dalla crisi, e quindi in riduzione del 5,7% fra 2011 e 2014, si contraggono ad un ritmo minore di quello registrato su base meridionale e nazionale.

Incidenza percentuale delle imprese in procedura concorsuale o in liquidazione/scioglimento sul totale

Figura 1.22. – Fonte: Infocamere/Movimprese



Fra le province metropolitane del Paese, Napoli è terza per incidenza delle imprese giovanili sul totale, dopo Reggio Calabria e Palermo. In un contesto in cui solo a Roma e Milano le imprese giovanili crescono fra il 2011 e il 2014, ha il quinto miglior tasso di variazione dopo, per l'appunto, le due metropoli principali, Palermo

«presenti in archivio e non cessate, indipendentemente dallo stato di attività assunto (attive, inattive, sospese, in liquidazione, fallite», fonte: *ibidem*).

e Trieste. Ciò conferma il buon livello di resilienza alla crisi delle iniziative imprenditoriali dei giovani partenopei.

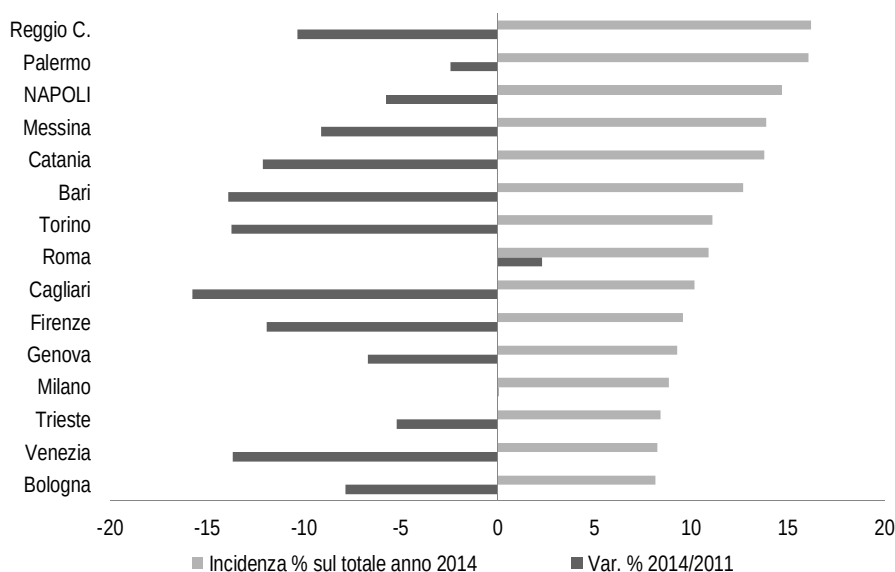
Imprese giovanili attive

Tabella 1.22. – Fonte: elaborazioni su dati Infocamere/Movimprese

	2011	2012	2013	2014	Var. % 2014/11	% su totale imprese
NAPOLI	35.449	33.831	33.381	33.414	-5,7	14,7
Campania	73.644	71.112	69.420	68.460	-7,0	14,6
Mezzogiorno	252.495	242.595	232.964	226.076	-10,5	13,5
Italia	629.994	604.067	578.947	564.000	-10,5	11,0

Imprese giovanili attive nelle province metropolitane

Figura 1.23. – Fonte: elaborazioni su dati Infocamere/Movimprese. Anni 2011-2014



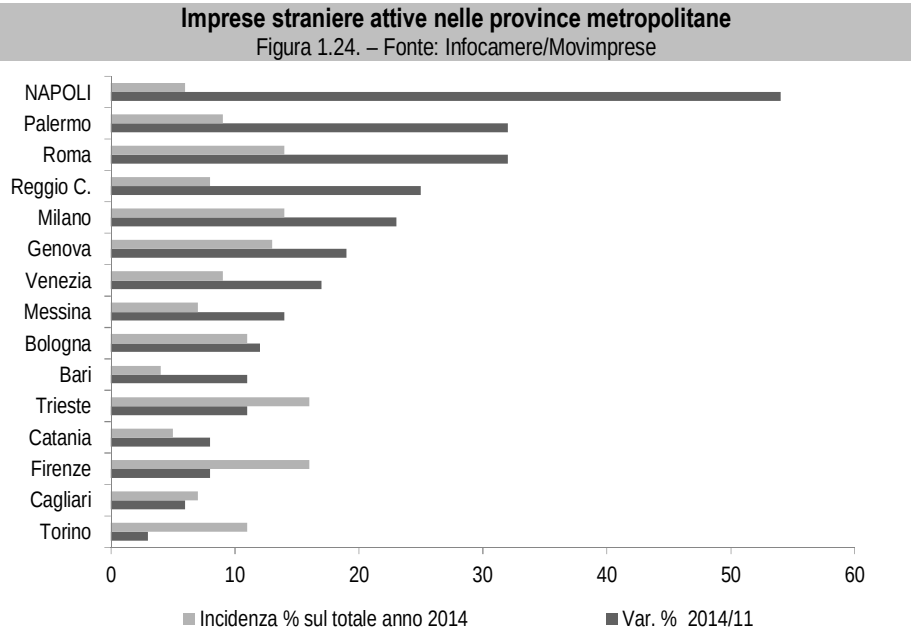
L'imprenditoria straniera è un fenomeno relativamente recente, che tende, ovviamente, a concentrarsi maggiormente nelle aree del Paese dove i flussi migratori sono più forti, ovvero le aree metropolitane, e dove ci sono prospettive di mercato più interessanti, ovvero al Centro Nord. A Napoli, il fenomeno è in crescita molto accentuata (con un incremento del 54,6% fra 2011 e 2014, ben al di sopra dell'aumento medio nazionale del 13,6%).

Ciò è indotto dall'effetto-area urbana, che polarizza i flussi migratori, e le relative imprese aperte da stranieri, anche rispetto

al resto della Campania. D'altra parte, però, il basso livello di consumi pro capite fa sì che l'imprenditoria extracomunitaria sia ancora pari a meno del 6% del totale, a fronte del 9,2% nazionale.

Va comunque notato che, in una fase in cui, a causa della crisi economica, il tessuto produttivo tende a rarefarsi, l'impresa straniera cresce a ritmi vivaci (anche se ovviamente dietro a tale crescita vi è un *turnover* molto rapido fra imprese che nascono e che muoiono) a testimonianza dell'importanza che la componente straniera ha nel rivitalizzare un circuito economico in declino come il nostro. Nel confronto con le province metropolitane, Napoli è terzultima per incidenza di imprese straniere, ma presenta la variazione percentuale più alta.

Imprese straniere attive						
Tabella 1.23. – Fonte: Infocamere/Movimprese						
	2011	2012	2013	2014	Variaz. % 2014/11	% su totale imprese
NAPOLI	8.679	9.775	11.212	13.417	+54,6	5,9
Campania	23.565	25.606	27.733	30.874	+31,0	6,6
Mezzogiorno	91.648	96.893	100.984	107.499	+17,3	6,4
Italia	419.064	438.360	452.850	476.033	+13,6	9,2

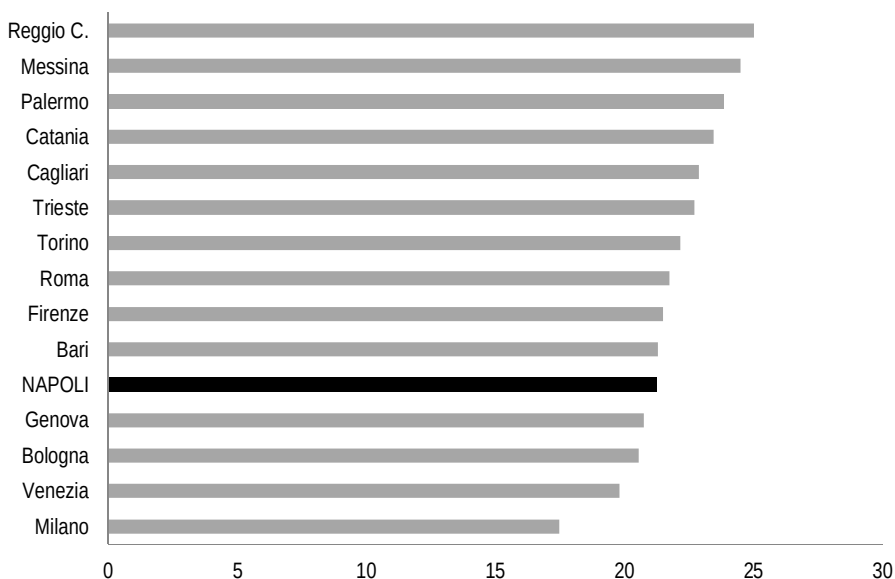


Una categoria ulteriore di interesse è quella delle imprese a conduzione femminile. Diversi fattori, fra i quali la presenza di incentivi pubblici (che nel Mezzogiorno sono più «generosi», in quanto dotati di massimali di aiuto più alti)³⁴, tendono a fare sì che la loro diffusione, nel Mezzogiorno, sia superiore a quella del Centro-Nord. Tuttavia, Napoli fa eccezione a tale regola, e presenta una quota di imprese femminili, pari ad un quinto, e leggermente inferiore a quella nazionale.

Rispetto alle altre province metropolitane, Napoli si colloca, per incidenza dell'imprenditoria femminile, in una posizione piuttosto modesta (al quintultimo posto)³⁵.

Quota percentuale di imprese femminili attive nelle province metropolitane

Figura 1.25. – Fonte: elaborazioni su dati Infocamere/Movimprese. Anno 2014



In una graduatoria evidentemente dominata dalle aree metropolitane del Mezzogiorno, per le ragioni esposte sopra. Il

³⁴ O perché diretti a tali imprese (si ricordino gli incentivi della legge 215/92) o perché le graduatorie dei bandi per l'accesso ad incentivi pubblici premiano, spesso, la conduzione femminile con punteggi speciali. Ciò peraltro pone spesso dei problemi circa la veridicità della conduzione femminile dell'impresa, al di là dell'intestazione formale della stessa.

³⁵ Risulta invece al terzo posto nel 2014, dietro Roma e Milano, quanto a numero in valore assoluto di imprese femminili.

«peso» dell'imprenditoria femminile partenopea non è significativamente diverso da quello di aree metropolitane del Nord, come Genova o Bologna. Probabilmente, vi è anche un elemento legato ai diversi modelli di specializzazione produttiva, che forse non favoriscono, nella stessa misura di altre aree meridionali, la diffusione di imprese a gestione femminile.

1.5. BASSA PARTECIPAZIONE AL MERCATO DEL LAVORO

La partecipazione al mercato del lavoro della popolazione provinciale in età da lavoro è in crescita fra il 2008 e il 2014, anche grazie all'aumento della popolazione in età lavorativa, seguendo una tendenza nazionale, attestandosi però su un valore ancora molto modesto, inferiore persino alla media campana, che riflette il persistere di ampie fasce di emarginazione estrema dal mercato del lavoro, oltre che di sommerso.

Tasso di attività (15-64 anni)							
Tabella 1.24. – Fonte: ISTAT. Valori percentuali							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
NAPOLI	46,2	44,4	43,8	44,1	47,3	49,6	49,2
Campania	48,5	46,9	46,3	46,6	49,5	50,7	50,2
Mezzogiorno	52,3	51,0	50,6	50,9	52,9	52,4	52,8
Italia	62,9	62,3	62,0	62,1	63,5	63,4	63,9

Di conseguenza, il tasso di inattività della popolazione compresa fra i 15 ed i 64 anni si riduce, pur rimanendo però su valori molto più elevati di quelli nazionali: ancora nel 2014, poco più della metà (50,8%) della popolazione napoletana in età da lavoro non lavora o non cerca un'occupazione. Un enorme patrimonio occupazionale disperso e di difficilissimo recupero in termini di inclusione attiva, perché caratterizzato da fenomeni di scoraggiamento, permanenza in circuiti di economia informale e basso o inesistente livello di qualificazione o esperienza professionale «spendibili» sul mercato.

Il tasso di attività di Napoli è molto basso, anche se confrontato con realtà metropolitane meridionali (Bari, Messina e Cagliari sono posizionate meglio). Rispetto a Bologna e Firenze, dove la partecipazione al mercato del lavoro sfiora il 75%, Napoli è indietro di circa 25 punti, un valore che segnala un rilevante bacino di inattività (ed anche irregolarità lavorativa, cioè lavoro sommerso).

Tasso di attività (15-64 anni) nelle province metropolitane

Tabella 1.25. – Fonte: ISTAT. Valori percentuali

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Torino	68,6	68,3	68,2	69,6	70,0	69,6	70,6
Milano	71,1	70,9	70,9	70,5	71,5	72,0	72,6
Venezia	65,7	65,5	66,3	65,8	67,9	65,2	67,4
Trieste	67,4	66,5	66,0	64,9	65,8	68,1	68,0
Genova	67,2	68,2	68,1	67,8	68,0	67,6	68,0
Bologna	73,7	72,3	72,7	73,0	73,7	74,2	74,7
Firenze	72,0	71,8	70,4	70,8	72,3	72,5	74,8
Roma	67,3	67,3	67,4	66,8	68,2	67,8	69,3
NAPOLI	46,2	44,4	43,8	44,1	47,3	49,6	49,2
Bari	55,3	53,0	54,4	54,5	57,2	56,4	56,8
Reggio C.	48,1	47,1	47,3	46,6	48,5	48,4	48,0
Palermo	52,3	52,3	50,8	48,1	49,5	47,4	48,2
Messina	52,9	52,2	51,3	50,9	53,1	53,1	53,3
Catania	48,9	47,6	47,0	47,0	48,4	48,4	48,3
Cagliari	62,2	60,0	59,0	60,3	62,6	60,3	61,6

Il tasso di occupazione, dal canto suo, riflette il declino economico legato alla crisi: partendo già nel 2008 da posizioni lontane rispetto alla media nazionale e peggiori anche nel confronto con la Campania nel suo insieme, scende costantemente fino al 2011, quando tocca il minimo (36,2%) per poi risalire leggermente rimanendo, però, nel 2014, al di sotto del valore iniziale, ed inferiore di 2,2 punti rispetto alla media regionale e di quasi venti punti rispetto a quella nazionale. Un valore che disegna un'autentica emergenza occupazionale, e che addirittura scende al 25,1% (a fronte del 46,8% nazionale) per la componente femminile delle forze di lavoro provinciali.

Tasso di occupazione (15-64 anni)

Tabella 1.26. – Fonte: ISTAT. Valori percentuali

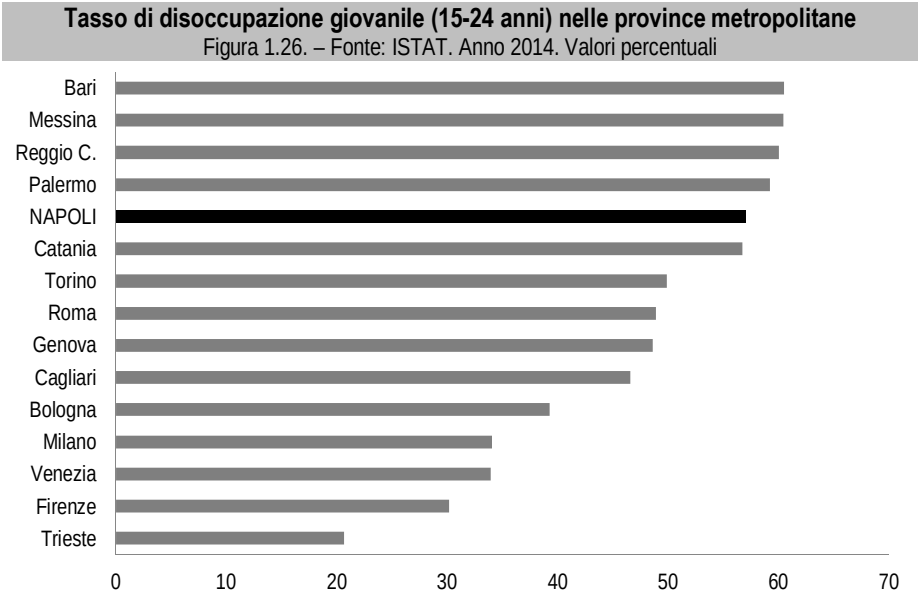
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
NAPOLI	39,7	37,9	36,9	36,2	36,6	36,7	37,0
Campania	42,4	40,8	39,8	39,4	39,9	39,7	39,2
Mezzogiorno	46,0	44,6	43,8	43,9	43,7	42,0	41,8
Italia	58,6	57,4	56,8	56,8	56,6	55,5	55,7

Il tasso di disoccupazione è in fortissima e costante crescita lungo tutto l'arco del periodo 2008-2014, con un balzo particolarmente rapido nel 2012-2013, e solo una moderata

riduzione nel 2014, talché è possibile affermare che l'aumento della partecipazione al mercato del lavoro osservato in precedenza è interamente dovuto a quote di inattivi che finiscono nell'area della ricerca di un lavoro, piuttosto che in quella della nuova occupazione. Con il 24,6%, Napoli è la settima provincia italiana per valore del tasso di disoccupazione, e la prima fra le 15 metropolitane, e tale indice è pari a poco meno del doppio di quello nazionale. L'incremento del tasso di disoccupazione giovanile non trova requie nemmeno nel 2014, quando c'è un leggero ridimensionamento di quello generale, arrivando al cospicuo valore del 57%, 14,3 punti al di sopra della media nazionale, e quasi 24 punti al di sopra del valore di inizio crisi. Fra le aree metropolitane, solo Bari, Reggio Calabria, Palermo e Messina hanno valori più alti.

Anche aree metropolitane meridionali come Catania e Cagliari registrano valori leggermente migliori.

Tasso di disoccupazione (15 anni e più)							
Tabella 1.27. – Fonte: ISTAT. Valori percentuali							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
NAPOLI	13,9	14,5	15,6	17,6	22,5	25,7	24,6
Campania	12,5	12,9	13,9	15,4	19,2	21,5	21,7
Mezzogiorno	12,0	12,5	13,3	13,5	17,1	19,7	20,7
Italia	6,7	7,7	8,4	8,4	10,7	12,1	12,7



Concetto analogo vale per la disoccupazione femminile. Il relativo tasso non fa che aumentare per tutto il periodo 2008-2014, arrivando a Napoli al 29,3%, 7,4 punti al di sopra del tasso di disoccupazione maschile provinciale, con un livello di discriminazione di genere in aumento (il gap era infatti pari a 5,2 punti nel 2008) e di 15,5 oltre il tasso di disoccupazione femminile nazionale. Di fatto, la figura più «tipica» di disoccupato a Napoli è quella della giovane donna (purtroppo spesso anche con livello di istruzione elevato). Il tasso di disoccupazione femminile napoletano nel 2014 è ancora il più alto fra le quindici province metropolitane ed è pari a quasi cinque volte quello di Trieste, città che registra il valore più basso (6,1%).

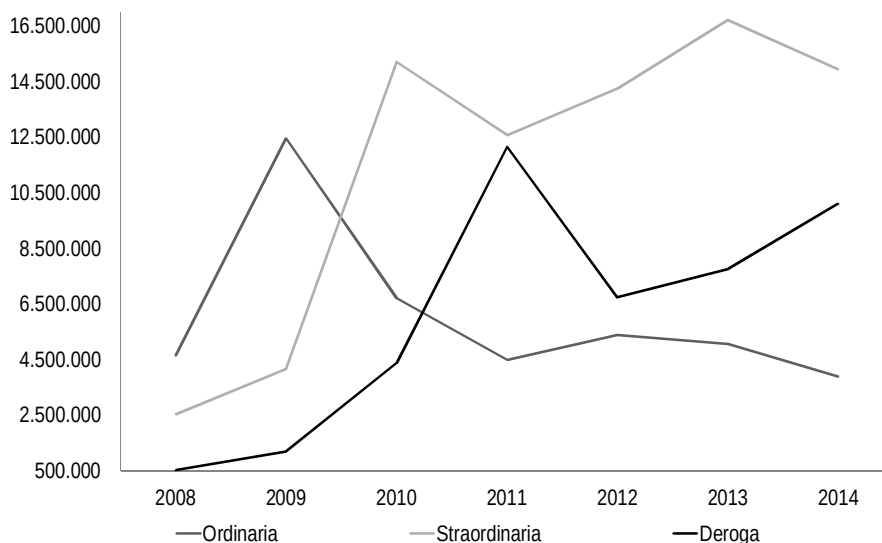
Tasso di disoccupazione femminile (15 anni e più)							
Tabella 1.28. – Fonte: ISTAT. Valori percentuali							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Torino	6,7	9,4	9,8	10,0	10,7	11,5	13,3
Milano	4,5	6,4	6,4	6,3	8,0	8,1	8,5
Venezia	5,4	7,6	7,7	6,6	11,1	9,2	11,4
Trieste	5,0	4,2	4,8	5,3	6,9	8,1	6,1
Genova	7,2	6,8	6,9	7,3	9,3	10,3	10,6
Bologna	2,4	4,0	5,9	4,8	6,9	8,6	8,4
Firenze	5,7	6,2	5,7	5,6	7,5	8,3	8,5
Roma	9,0	10,1	9,9	9,0	10,8	12,2	11,7
NAPOLI	18,1	18,1	20,0	22,0	25,3	28,0	29,3
Bari	13,9	13,8	12,7	15,8	19,3	22,4	24,5
Reggio C.	13,6	12,5	14,3	11,7	12,8	22,5	20,2
Palermo	19,5	20,4	23,1	19,8	19,7	23,2	25,7
Messina	18,9	16,1	15,7	15,7	18,2	23,3	25,0
Catania	14,8	13,4	14,3	13,9	18,8	21,1	18,9
Cagliari	13,0	12,8	13,5	13,2	13,9	15,3	16,5

L'andamento delle ore autorizzate di Cassa integrazione guadagni (CIG) vede, fra il 2008 e il 2014, un andamento esplosivo (complessivamente +276%), che solo nel 2014 accenna ad una prima piccola riduzione. Mentre la CIG ordinaria, attivata per situazioni di carattere congiunturale, tende a ridursi dal 2009 in poi, quella straordinaria, utilizzata per situazioni di crisi aziendale o di ristrutturazione produttiva rilevanti, cresce in modo rapido, anche se nel 2014 sperimenta una flessione. La CIG in

deroga³⁶ continua a crescere anche nel 2014, anche di fronte alle prime misure attivate per svuotare tale bacino, evidenziando quindi come la crisi abbia colpito anche i settori non industriali, non beneficiari della CIG normale.

Numero di ore autorizzate di CIG per tipologia nella provincia di Napoli

Figura 1.27. – Fonte: INPS



Dal punto di vista settoriale, quasi la metà della CIG totale è assorbita dal comparto manifatturiero (13, 5 milioni di ore nel 2014), in crescita. Seguono, con oltre 3 milioni di ore, il comparto dei servizi immobiliari e di noleggio e il settore delle costruzioni. Risulta molto rilevante anche l'assorbimento di CIG nel commercio, con una crescita esplosiva rispetto al 2008, come effetto della crisi e dell'estensione degli strumenti in deroga. Importante è anche la crisi dei servizi di trasporto, logistica e comunicazione, così come quella dei servizi più tradizionali alla persona, oltre che in quelli sanitari e sociali privati.

³⁶ La cassa integrazione in deroga è un intervento di integrazione del reddito a sostegno di imprese e lavoratori che non presentano le caratteristiche per poter accedere alla cassa integrazione guadagni.

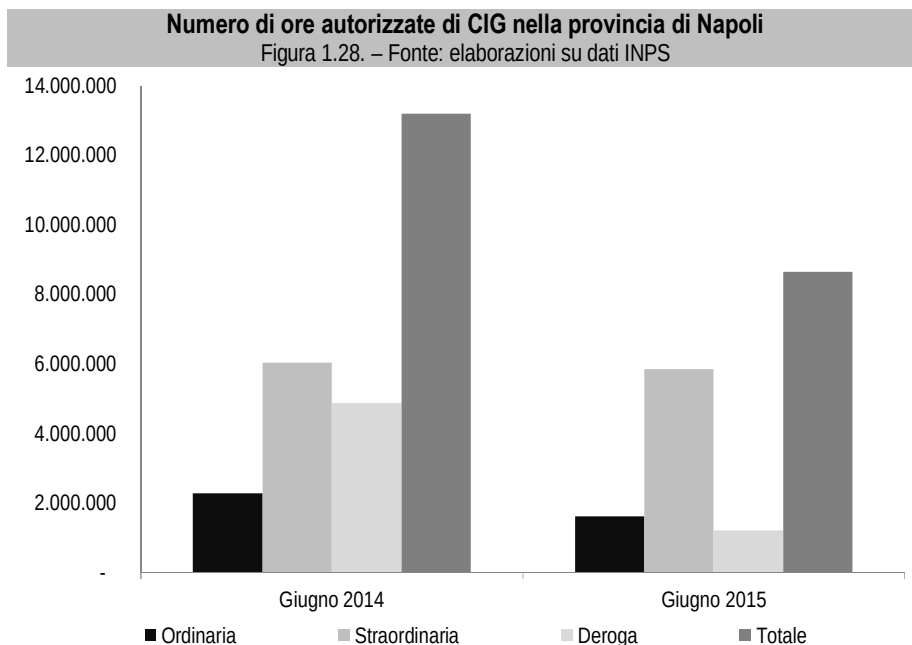
Da rilevare anche l'esplosione della CIG nel comparto degli alberghi e pubblici esercizi, quindi nel settore turistico, nonché in agricoltura. Soltanto il comparto delle utilities energetiche ed idriche vede una riduzione del numero di ore di Cassa Integrazione.

Numero di ore autorizzate di CIG per settore nella provincia di Napoli

Tabella 1.29. – Fonte: elaborazioni su dati INPS

	2008	2014	Var. % 2014/08
Agricoltura, silvicoltura e pesca	-	233.676,0	-
Industria estrattiva	4.199,0	11.244,0	+167,8
Industria manifatturiera	5.225.448,0	13.537.020,0	+159,1
Costruzioni	1.282.404,0	3.209.583,0	+150,3
Utilities energetiche e idriche	87.871,0	318,0	- 99,6
Commercio	189.899,0	2.671.077,0	+1.306,6
Alberghi e ristoranti	-	843.729,0	-
Trasporti e logistica	515.859,0	2.519.309,0	+388,4
Servizi finanziari	-	44.797,0	-
Servizi immobiliari, noleggio, servizi alle imprese, ag. turistiche	392.769,0	3.677.316,0	+836,3
Servizi di istruzione	-	119.808,0	-
Sanità/socio assistenziale	-	244.248,0	-
Altri servizi pubblici, sociali e personali	48,0	1.816.808,0	+3.784.916,7

A giugno 2015, le ore totali di CIG seguono l'andamento discendente già evidenziato per il 2014, lasciando quindi presagire l'avvio di una possibile ripresa produttiva, oltre che un fatto meramente amministrativo, ovvero lo svuotamento progressivo, *ope legis*, della CIG in deroga: su base annua, la CIG totale diminuisce infatti del 34,4% rispetto a giugno 2014, con una riduzione in tutte le componenti, molto rapida per quella in deroga, che si va a svuotare (-75,3%), piuttosto consistente per quella ordinaria (-29,8%) e molto meno rapida per la componente straordinaria (-3,2%).



Nella tabella che segue sono, invece, riportati i dati sulla variazione percentuale del numero di ore autorizzate della CIG totale (ordinaria, straordinaria e in deroga) nelle quindici province metropolitane, fino al 2014. Il numero di ore autorizzate di CIG, a Napoli, cresce del 276% fra il 2008 ed il 2014, un incremento relativamente contenuto, se paragonato ad altre aree metropolitane. Ma che stenta a ridursi nel 2014, quando appaiono i primi segnali di minore intensità della crisi. Cala infatti solo del 2%, molto poco rispetto a quasi tutte le aree metropolitane del Sud (ad eccezione di Reggio Calabria e Palermo dove continua a crescere). Inoltre, inizia il suo percorso di contrazione solo nel 2014, quando in molte altre aree, anche del Sud, i cali di CIG iniziano già nel 2013, a volte anche nel 2012. Napoli, quindi, stenta ad agganciare con sufficiente dinamismo i segnali, per quanto piccoli, di affievolimento della crisi.

I risultati dell'indagine previsionale Unioncamere Excelsior mostrano che tra aprile e giugno 2015 le imprese italiane dell'industria e dei servizi hanno previsto un aumento dei nuovi contratti di lavoro del 34% rispetto al trimestre precedente ed un miglioramento del 13% rispetto allo stesso trimestre del 2014, confermando il rafforzamento degli altri segnali di ripresa del ciclo

economico. Tuttavia, Napoli non appare del tutto in grado di agganciare questa possibile ripresa occupazionale. Se, da un lato, il saldo fra assunzioni e cessazioni previsto dalle imprese nel secondo trimestre 2015 è positivo (+2.800 unità), dall'altro esso è comunque inferiore a quello registrato nel secondo trimestre 2014 (+3.720 unità) e, inoltre, le assunzioni tendono a decrescere su base annua. Ciò evidenzia quindi come, nonostante i segnali di miglioramento del ciclo economico nei primi mesi del 2015 a Napoli (dati ad esempio dalla riduzione delle ore di CIG, o dalla lieve crescita del numero di imprese) la ripresa dell'economia provinciale, per quanto in atto, sia ancora fragile e relativamente povera in termini di risultati occupazionali.

**Variazioni percentuali annue del numero di ore autorizzate della CIG
nelle province metropolitane**

Tabella 1.30. – Fonte: elaborazioni su dati INPS

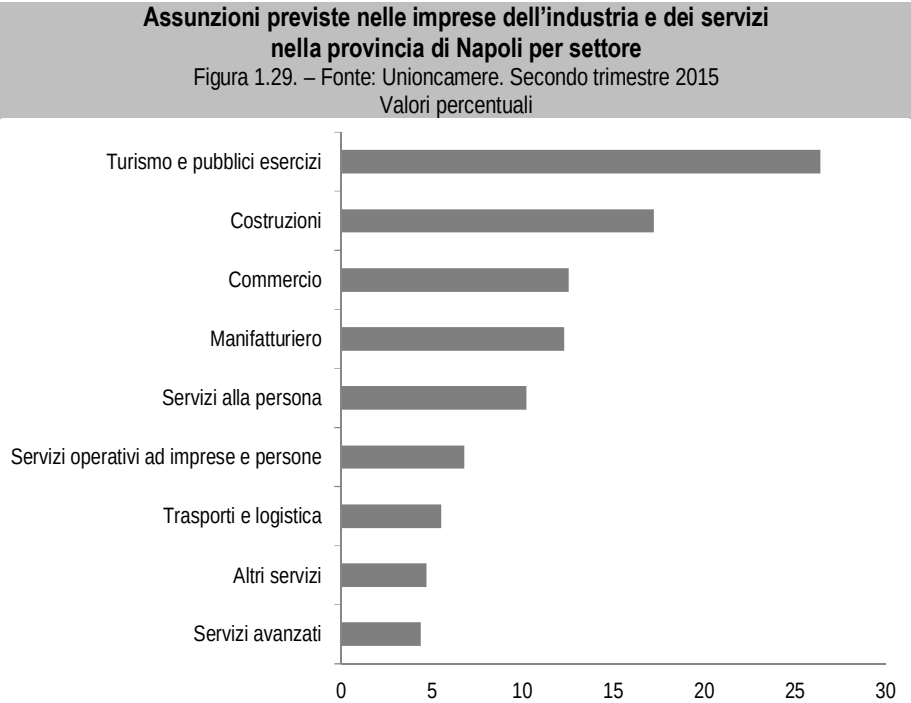
	2009/08	2010/09	2011/10	2012/11	2013/12	2014/13	2014/08
Torino	+375,9	+24,9	-23,7	-7,5	-8,2	-6,9	+258,4
Genova	+171,5	+17,4	+9,0	-12,7	+16,7	-9,9	+218,9
Milano	+559,2	+29,4	-27,0	+3,0	+12,9	+8,2	+684,1
Venezia	+234,2	+62,9	+12,2	+38,6	-5,1	-12,1	+606,3
Trieste	+185,1	+28,3	+7,3	+29,5	+17,2	+9,0	+549,3
Bologna	+525,1	+68,0	-33,6	+4,3	+8,5	-16,3	+561,1
Firenze	+393,0	+86,6	-5,6	+5,8	+13,2	+7,3	+1017,0
Roma	+501,6	+11,5	+33,2	+26,9	-14,9	+21,2	+1069,6
NAPOLI	+131,3	+47,7	+11,2	-9,8	+12,0	-2,0	+275,8
Bari	+120,4	+95,6	-5,5	-1,1	-10,5	-28,3	+158,3
Reggio C.	+166,1	+59,9	+39,1	+39,3	-13,8	+10,6	+685,9
Palermo	+62,9	+37,6	+39,3	+50,0	-11,0	+23,4	+413,9
Catania	+173,8	+16,9	+7,0	+60,5	+30,1	-30,1	+400,0
Messina	+33,9	+102,0	+9,7	+14,9	-23,9	-36,0	+66,1
Cagliari	+182,4	+26,7	+79,5	+28,8	-25,4	-31,1	+325,3

Forse, si dovrebbero vedere alcuni effetti positivi in termini di stabilità dell'occupazione creata. Infatti, le imprese prevedono che solo il 39% di tale occupazione potrebbe essere stagionale, a fronte del 42,4% campano e nazionale, e del 47,4% meridionale.

Inoltre, la quota dei contratti a tempo indeterminato potrebbe essere più alta della media, anche se, come nel resto del Paese, il grosso delle assunzioni dovrebbe passare ancora per il tramite dei contratti a termine.

Assunzioni previste nelle imprese dell'industria e dei servizi per tipologia contrattuale				
Tabella 1.31. – Fonte: Unioncamere – Secondo trimestre 2015				
Valori percentuali				
	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno	Italia
Contratti a tempo determinato	57,9	61,8	66,7	66,1
Contratti a tempo indeterminato	38,5	35,0	30,3	28,7
Altri contratti alle dipendenze	3,7	3,3	4,0	5,3

Secondo l'indagine Excelsior è previsto che nell'area napoletana sia il comparto turistico, preparandosi alla nuova stagione estiva, ad aumentare maggiormente i suoi addetti, concentrando il 26% circa dell'occupazione nuova; seguirebbe l'industria delle costruzioni (17,2% delle assunzioni).



IN SINTESI

- Tra le province metropolitane italiane, Napoli è la quarta per numerosità totale di imprese, subito dietro Roma, Milano e Torino. Negli ultimi quaranta anni la situazione è rimasta piuttosto stabile, anche se recentemente il numero di imprese attive nell'area di Napoli ha pressoché eguagliato quello registrato a Torino.
- Il tessuto produttivo della provincia di Napoli è caratterizzato dalla forte presenza di micro e piccole imprese. Questo vale soprattutto in alcuni settori come quello dell'industria in senso stretto, dove la percentuale di piccole imprese napoletane è decisamente superiore a quella nazionale. In tale settore le dimensioni medie si sono ridotte nel corso degli ultimi quaranta anni.
- La composizione settoriale dell'economia napoletana, rispetto alle altre aree metropolitane ed ai valori medi nazionali, mostra un peso maggiore delle attività commerciali ed una minore rilevanza delle attività industriali e delle costruzioni.
- Negli ultimi quaranta anni il settore industriale ha subito un forte ridimensionamento, sia in termini di imprese e sia di addetti. Il sistema produttivo partenopeo ha quindi subito un chiaro processo di deindustrializzazione, definito da più parti come vera e propria desertificazione industriale.
- La crisi economica iniziata nel 2008 ha colpito Napoli in misura più dura del resto del Paese, ed anche di molte aree del Mezzogiorno, con un calo del valore aggiunto di oltre 6 punti da 2008 a 2013.
- Il tessuto imprenditoriale napoletano è caratterizzato da una vivace dinamica della natalità imprenditoriale che nasconde, probabilmente, sia fenomeni di emersione dal sommerso (quindi non di vera «nuova» impresa) sia una crescente fragilità del tessuto produttivo.
- Si registrano una relativa «resilienza» alla crisi delle imprese giovanili (molto diffuse nel tessuto produttivo napoletano) e una crescita numerica delle imprese straniere.
- Nel periodo 2004-2012, si segnala una riconfigurazione geografica del tessuto imprenditoriale partenopeo. Sono aumentate le unità locali nell'area centro e nord-orientale,

soprattutto attorno ai comuni di Nola ed Acerra, (grazie al centro intermodale ed al polo commerciale), nell'area sorrentina (grazie al turismo) ed a Castellammare di Stabia (come effetto dell'industria edile). Sono, invece, diminuite le unità locali nella città di Napoli e in alcuni dei comuni dell'immediata cintura urbana.

- La particolare durezza della crisi si è riflessa a Napoli nel deterioramento del mercato del lavoro, molto più accentuato rispetto al resto della regione e del Paese, sia in termini di calo del tasso di occupazione, sia di costante crescita della disoccupazione.

- Il reddito disponibile ed i consumi mostrano un andamento decrescente e valori molto più bassi rispetto ad altre aree urbane, al Mezzogiorno ed alla media nazionale.

- Le esportazioni, che peraltro risentono di una forte concentrazione merceologica e di mercato, sono decrescenti ed il saldo commerciale permane negativo.

- Il mercato del credito vede contrarsi i prestiti alle famiglie, contribuendo alla dinamica negativa dei consumi, mentre le imprese, alle prese con una crescente difficoltà nel rimborso degli impieghi ottenuti, che si converte in una esplosione delle sofferenze, contraggono nuovi debiti più per sostenere la liquidità ordinaria che per investire.

- Fra fine 2014 e i primi mesi del 2015, si segnalano alcuni, timidi, elementi che lasciano intravedere una possibile ripresa. L'export torna a crescere, sia pur lievemente, e la CIG, soprattutto nella componente straordinaria ed in deroga e, dal 2015, anche in quella ordinaria, inizia a ridurre il numero di ore autorizzate. Tuttavia, tali segnali di ripresa appaiono più deboli di quelli nazionali, e per il momento non sembrano tradursi in un aumento dell'occupazione.

La manifattura



2. LA MANIFATTURA

La lunga recessione degli ultimi anni ha messo in evidenza l'importanza di un settore industriale robusto e, nell'ambito di esso, di un comparto manifatturiero che è condizione per la crescita e l'occupazione.

La spinta dell'Unione europea in tal senso è rilevante. Si pensi al Piano europeo per rilanciare l'industria manifatturiera varato nel 2012, ed al Programma Quadro *Horizon 2020* grazie al quale ci si è posti l'obiettivo di riportare entro il 2020 la quota del manifatturiero dal 16 circa al 20% del PIL nell'UE. L'Italia, ed il Mezzogiorno in particolare, è ancora lontana da questo obiettivo.

Nello specifico, con l'11% di PIL, la Campania si conferma la regione, tra quelle meridionali, con la maggiore vocazione manifatturiera, e, nel contesto campano, Napoli rappresenta la tradizione e la forza prevalente del tessuto manifatturiero regionale. A conferma della sua natura industriale, Napoli è, nel 2014, in termini assoluti la seconda Città metropolitana per numero di imprese manifatturiere attive¹, dietro solo a Milano.

Questo capitolo analizza il settore manifatturiero, svolgendo l'analisi sempre ad un duplice livello: uno strutturale ed uno congiunturale; per tale motivo il capitolo è articolato in due parti distinte ma strettamente correlate.

In una prima parte² è stata tratteggiata una fotografia della sua struttura attuale, mediante l'identificazione dei comparti chiave, e la ricostruzione dell'evoluzione di lungo periodo. I dati analizzati ISTAT si riferiscono ai Censimenti generali dell'industria e dei servizi degli ultimi quarant'anni. In una seconda parte³ ci si sofferma sulle tendenze dell'industria manifatturiera napoletana, alla luce delle risultanze dell'analisi congiunturale più complessiva condotta nel capitolo 1 e dei dati settoriali disponibili.

In ambedue i livelli di analisi, è stata posta una particolare attenzione su alcuni settori di specializzazione peculiare del manifatturiero napoletano. Si tratta di sotto-settori ritenuti rilevanti per il posizionamento della Città nel contesto nazionale ed internazionale; sono le principali filiere produttive dell'area,

¹ Dati 2014 (Unioncamere 2015).

² Paragrafo 2.1.

³ Paragrafi 2.2, 2.3.

importanti attivatori e catalizzatori di ricchezza, trainanti l'economia del territorio. Si tratta di quattro comparti che in modo concreto sono da sempre sinonimo di valore, qualità e abilità manifatturiera: gli autoveicoli, l'aerospazio, l'agroalimentare e l'abbigliamento.

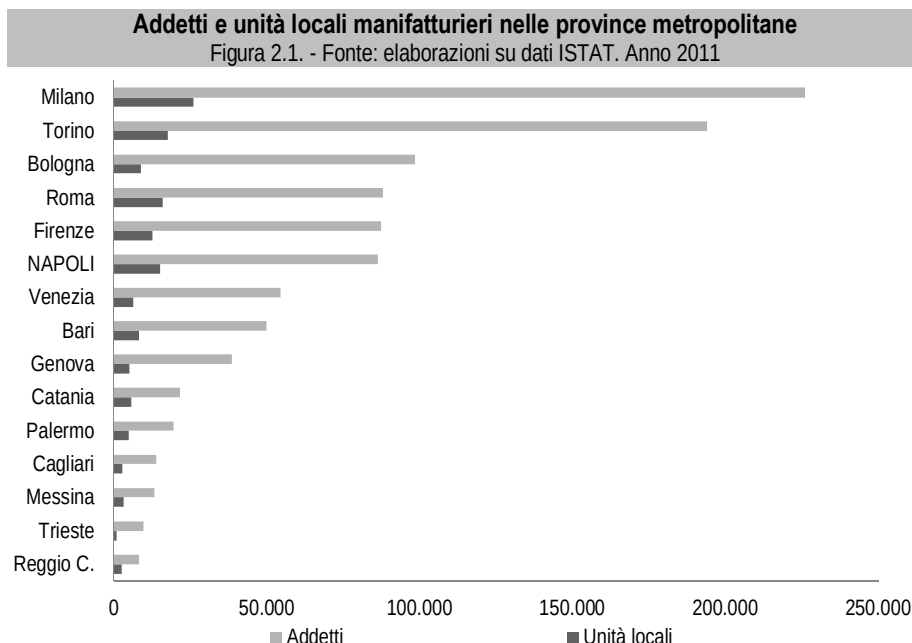
2.1. RIDIMENSIONAMENTO E SPECIALIZZAZIONE

Il presente paragrafo si concentra sull'industria manifatturiera napoletana, analizzando i Censimenti ISTAT dal 1971 al 2011⁴.

Secondo i dati dell'ultimo Censimento, la provincia di Napoli conta nel settore manifatturiero 15.108 unità locali che impiegano complessivamente 86.412 addetti. Come mostra la figura 2.1, il confronto con le altre province metropolitane indica che Napoli si colloca in quarta posizione per numero di unità locali - dopo Milano, Torino e Roma - ed in sesta posizione in quanto a numero di addetti - dietro alle province appena richiamate ed anche a Bologna e Firenze. Rispetto al 1971 la consistenza della manifattura partenopea sembra essersi indebolita. Se da un lato è vero che per numero di unità locali la posizione di Napoli risulta invariata negli ultimi quaranta anni, dall'altro va sottolineato che in termini di addetti la provincia di Napoli ha perso due posizioni, essendo stata scavalcata da Bologna e Firenze.

Le difficoltà del settore manifatturiero, in effetti, riguardano tutti i più importanti sistemi produttivi locali e, più in generale, l'intera economia nazionale. Nei quaranta anni oggetto di analisi, infatti, gli addetti sono notevolmente diminuiti in tutte le province metropolitane. A Milano e Torino che nel 2011 sono le province con il maggiore numero di addetti, ad esempio, la flessione rispetto al 1971 è stata rispettivamente del 70% e del 60% circa. Nella provincia di Napoli il calo, sebbene più contenuto, ha comunque sfiorato il 40%. Un simile trend ha caratterizzato anche la numerosità delle unità locali che, eccetto l'area metropolitana di Torino (dove è rimasta sostanzialmente stabile) e quelle di Napoli e Venezia (dove è cresciuta leggermente), ha subito un calo generalizzato.

⁴ In alcuni casi sono stati utilizzati i dati del Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA) che si riferiscono al 2012 e non al 2011. Questi pochi casi tuttavia rappresentano delle eccezioni e non alterano la logica del paragrafo che è quella di ricostruire l'andamento di lungo periodo del settore attraverso l'utilizzo dei dati censuari.



La figura 2.2 confronta l'andamento nel tempo della manifattura napoletana con quello dell'intera manifattura nazionale.

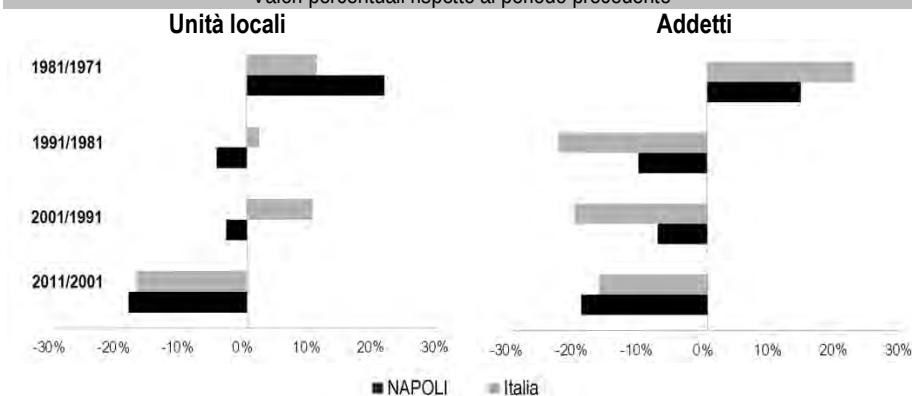
Nel primo decennio considerato, cioè dal 1971 al 1981, si assiste ad una crescita delle unità locali e degli addetti sia nella provincia di Napoli, sia sull'intero territorio nazionale. Il numero di addetti manifatturieri a Napoli si riduce ad un tasso di circa il 20% in ognuno dei successivi decenni. Nel 1991 e nel 2001 la riduzione risulta più che doppia rispetto a quanto avvenuto nell'intera manifattura nazionale, mentre nel 2011 è sostanzialmente in linea con quest'ultimo valore.

Le unità locali nel 1991 e nel 2001 diminuiscono a livello nazionale, mentre a Napoli si verifica un andamento leggermente positivo. Nel 2011 invece, come per il numero di addetti, la flessione che si osserva nella provincia di Napoli è simile a quella dell'intero settore manifatturiero nazionale.

L'analisi del periodo 1971-2011 nel complesso conferma quanto emerso già nel capitolo precedente e cioè la progressiva e continua perdita di importanza dell'industria, sia all'interno dell'intera economia italiana e sia nel sistema produttivo locale della provincia di Napoli.

Variazione del numero di unità locali e di addetti manifatturieri nel periodo 1971-2011

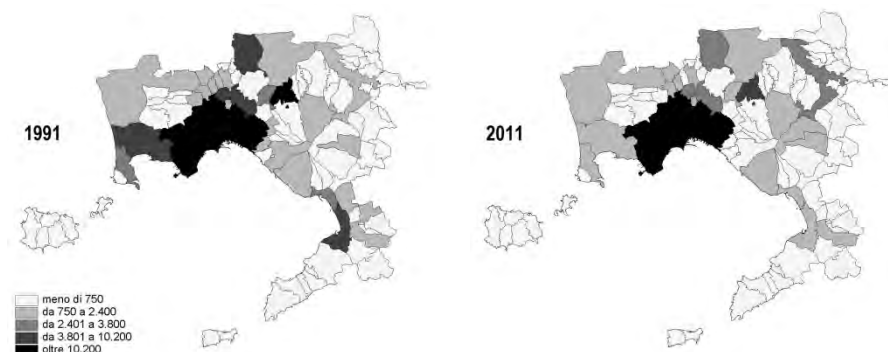
Figura 2.2. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT
Valori percentuali rispetto al periodo precedente



La distribuzione comunale degli addetti nella provincia di Napoli è illustrata nella figura 2.3. Da qui si nota che il comune di Napoli è ovviamente quello con la maggiore numerosità di addetti, cui si aggiungono alcuni comuni limitrofi come Casoria e Arzano, altri comuni del Nord-Est come Nola, Caivano e Pomigliano. Tra 1991 e 2011 si osserva una significativa crescita di addetti nel comune di Nola (+89,8%) mentre in tutti gli altri principali comuni si registrano flessioni consistenti che si aggirano intorno al 50%.

Addetti alla manifattura nella provincia di Napoli

Figura 2.3. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT



Tornando alla situazione attuale della manifattura, è interessante analizzare non solo i valori assoluti del settore, ma anche la sua importanza relativa rispetto al resto del sistema

produttivo. Al riguardo, la tabella 2.1 riporta il peso della manifattura in vari ambiti territoriali, sia in termini di unità locali e sia in termini di rispettivi addetti. Il ridimensionamento intercorso nei quaranta anni precedenti ha portato oggi la manifattura napoletana ad avere un peso modesto all'interno del sistema produttivo locale, ben al di sotto di quello che si riscontra in diverse altre aree geografiche del paese. Se si considera il numero di unità locali, il peso della manifattura nella provincia di Napoli è dell'8,3%, inferiore rispetto a quanto registrato in Campania (8,6%), nel Mezzogiorno (8,7%) e nell'intero territorio nazionale (9,8%). Anche il confronto in base al numero di addetti fornisce un quadro simile, con l'area partenopea che ha una percentuale di addetti manifatturieri decisamente inferiore rispetto alle altre aree considerate. Il gap appare particolarmente ampio rispetto alla percentuale nazionale, ma sussiste anche considerando Campania e Mezzogiorno come parametri di riferimento.

Peso della manifattura Tabella 2.1. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011 Valori percentuali sul numero totale di unità locali e di addetti della relativa area geografica		
	Unità locali (%)	Addetti (%)
NAPOLI	8,3	15,7
Campania	8,6	17,4
Mezzogiorno	8,7	16,9
Italia	9,8	23,6

Anche il confronto con le altre province metropolitane testimonia la bassa rilevanza della manifattura. In quanto a numero di unità locali, Napoli occupa l'ottava posizione della graduatoria, mentre per numero di addetti è in settima posizione. Nei primi posti della graduatoria, invece, si alternano le province di Firenze, Bologna e Torino per entrambe le variabili considerate.

La manifattura napoletana mostra una forte specializzazione produttiva in alcuni precisi comparti industriali. La tabella 2.3, al riguardo, riporta il numero di unità locali e di addetti per i principali comparti manifatturieri e le rispettive variazioni percentuali dal 2001 al 2011⁵.

⁵ L'aggregato «abbigliamento» include le seguenti divisioni ATECO: 13. Industrie tessile, 14. Confezione di articoli di abbigliamento, in pelle e pelliccia, 15. Fabbricazione di articoli in pelle e simili. L'aggregato «alimentare» include: 10. Industrie alimentari, 11. Industrie delle bevande, 12. Industrie del tabacco. Sotto la voce «legno, carta e stampa» sono ricomprese le seguenti divisioni: 16. Industria

Peso della manifattura nelle province metropolitane

Tabella 2.2. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011
Valori percentuali sul numero totale di unità locali e di addetti della provincia

Unità locali (%)		Addetti (%)	
Firenze	12,6	Torino	26,9
Bologna	9,5	Bologna	26,4
Torino	9,3	Firenze	24,9
Bari	9,2	Venezia	20,3
Venezia	8,8	Bari	17,8
Catania	8,5	Milano	16,2
Reggio C.	8,4	NAPOLI	15,7
NAPOLI	8,3	Trieste	14,4
Milano	8,1	Genova	14,2
Messina	7,9	Messina	12,4
Palermo	7,5	Catania	11,8
Genova	6,8	Cagliari	10,8
Cagliari	6,6	Reggio C.	10,3
Trieste	5,6	Palermo	10,1
Roma	4,6	Roma	7,2
Italia	9,8	Italia	23,6

Nel complesso i dati indicano che i settori abbigliamento, agroalimentare e mezzi di trasporto hanno una grande importanza nell'industria dell'area metropolitana di Napoli. I primi due sono tra i settori con il maggior numero di unità locali e di addetti. I mezzi di trasporto, invece, hanno poche unità locali ma il maggiore numero di addetti. Ciò è dovuto al fatto che nella provincia di Napoli sono localizzate alcune grandi imprese che impiegano numerosi addetti. La presenza di tali imprese conferma l'assoluta rilevanza del comparto all'interno del sistema industriale locale.

del legno e dei prodotti in legno, 17. Fabbricazione di carta e di prodotti di carta, 18. Stampa e riproduzione di supporti registrati. La voce «gomma e plastica» comprende: 22. Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, 23. Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi. L'aggregato «metalli» include: 24. Metallurgia, 25. Fabbricazione di prodotti in metallo. L'aggregato «mezzi di trasporto» comprende le divisioni 29. Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, 30. Fabbricazione di altri mezzi di trasporto. La categoria residuale «altre attività manifatturiere» comprende, infine, le seguenti divisioni: 31. Fabbricazione di mobili, 32. Altre industrie manifatturiere, 33. Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature. Le restanti voci inserite nella tabelle si riferiscono alle rispettive divisioni ATECO.

Analizzando l'andamento dei principali settori nell'ultimo decennio, si nota che i mezzi di trasporto hanno reagito bene alla crisi economica, mettendo a segno una crescita delle unità locali (+80%) e degli addetti (+10,4%). I settori dell'abbigliamento e dell'agroalimentare, per contro, hanno risentito pesantemente della congiuntura sfavorevole, registrando flessioni nel numero di unità locali e nel numero degli addetti. Ne ha risentito in maniera particolare l'abbigliamento, dove le unità locali sono diminuite del 23,7% e gli addetti del 27,3%.

Comparti manifatturieri per unità locali e addetti nella provincia di Napoli

Tabella 2.3. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

	Unità locali 2011	Var. % 2011-01		Addetti 2011	Var. % 2011-01
Abbigliamento	3.135	-23,7	Mezzi di trasporto	16.695	+10,4
Altre attività manifatturiere	2.849	-20,3	Abbigliamento	14.150	-27,3
Agroalimentare	2.744	-10,6	Agroalimentare	12.633	-6,9
Metalli	2.473	-7,6	Altre attività manifatturiere	10.906	-21,6
Legno, carta e stampa	1.765	-24,5	Metalli	10.163	-20,6
Gomma e plastica	1.036	-25,7	Legno, carta e stampa	6.179	-28,1
Macchinari	288	-7,1	Gomma e plastica	4.091	-35,2
Mezzi di trasporto	216	+80,0	Apparecchi elettrici	3.079	-14,1
Apparecchi elettrici	203	-6,5	Computer, elettronica	2.855	-12,3
Prodotti chimici	172	-13,6	Macchinari	2.596	-18,3
Computer, elettronica	147	+3,5	Prodotti chimici	1.361	-29,0
Coke e prodotti petroliferi	51	-19,0	Prodotti farmaceutici	1.066	+16,5
Prodotti farmaceutici	29	+38,1	Coke e prodotti petroliferi	638	-40,8

All'interno del comparto dei mezzi di trasporto, i sotto-settori che si distinguono sono gli autoveicoli e l'aerospazio. Sommando gli addetti di entrambi, ad esempio, si registrano nel 2011 circa 13.900 unità che rappresentano quasi l'85% degli addetti complessivi impiegati nel più ampio aggregato dei mezzi di trasporto.

I dati appena analizzati suggeriscono quindi che la produzione industriale della provincia di Napoli sia basata prevalentemente sui settori dell'abbigliamento, dell'agroalimentare, degli autoveicoli e dell'aerospazio, che sono spesso definiti come le quattro «A» dell'industria napoletana. Per cogliere pienamente la rilevanza delle quattro «A» è utile considerare non solo i valori assoluti delle

unità locali e degli addetti, come fatto finora, ma anche il grado di specializzazione produttiva delle singole province metropolitane in rapporto all'economia nazionale. A tal fine, le tabelle 2.4 e 2.5 riportano gli indici di specializzazione relativi al 2011 per i quattro settori e per le quindici aree metropolitane. Nella prima tabella gli indici sono calcolati sul numero di unità locali mentre nella seconda sul numero di addetti alle unità locali⁶.

Guardando alla tabella 2.4, la provincia di Napoli si conferma specializzata nei settori agroalimentare, abbigliamento e aerospazio, dove gli indici assumono valori rispettivamente di 1,11, 1,17 e 3,85. Per quanto riguarda l'agroalimentare, si nota che tutte le province meridionali presentano una rilevante specializzazione settoriale, mentre nell'abbigliamento, oltre a Napoli, si osservano indici maggiori di 1 solo a Venezia e Firenze. Il settore dell'Aerospazio rappresenta una componente importante anche nell'economia delle province di Torino, Trieste e Roma. Ad ogni modo, l'indice di specializzazione dell'aerospazio assume a Napoli un valore notevolmente superiore a quello di tutte le altre province, testimoniando la forte incidenza del settore nel tessuto produttivo partenopeo.

Se si analizza invece la specializzazione produttiva in base alla numerosità degli addetti, l'economia della provincia di Napoli appare specializzata nei settori autoveicoli (indice pari a 1,13) e aerospazio (indice di 6,5). Anche in questo caso la rilevanza del settore aerospazio è notevole poiché l'indice di specializzazione è di gran lunga il più elevato tra tutte le province metropolitane. In conclusione, l'area napoletana, nel confronto con le altre province metropolitane, risulta avere una forte specializzazione nel settore dell'aerospazio, una buona specializzazione nell'abbigliamento e una media-alta specializzazione nell'alimentare e nel comprato auto. È inoltre interessante considerare che, tra tutte le aree metropolitane, quella di Napoli è la sola ad essere specializzata in tutti e quattro settori per almeno uno dei due indici.

⁶ Gli indici di specializzazione produttiva provinciale sono calcolati come rapporto tra il peso di un settore nell'economia di una provincia e il peso dello stesso settore nell'economia nazionale. Considerando l'indice calcolato in base al numero di addetti, ad esempio, si ha un valore uguale a 1 quando la percentuale provinciale di addetti di un determinato settore equivale alla percentuale di addetti del settore sul territorio nazionale. In questo caso il settore in esame assume uguale rilevanza a livello provinciale ed a livello nazionale. Se in una data provincia, invece, l'indice è minore di 1, il relativo settore è sotto-rappresentato rispetto all'economia nazionale. Infine, province con indici maggiori di 1 presentano una forte specializzazione produttiva nel relativo settore.

**Specializzazione produttiva delle province metropolitane
nelle quattro «A» – Unità locali**

Tabella 2.4. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

	Agroalimentare	Abbigliamento	Autoveicoli	Aerospazio
Torino	0,72	0,38	4,15	3,03
Genova	1,01	0,32	0,37	0,25
Milano	0,43	0,71	0,75	0,52
Venezia	0,69	1,02	0,56	0,76
Trieste	0,71	0,24	0,17	2,25
Bologna	0,60	0,74	1,87	0,00
Firenze	0,57	3,47	0,70	0,56
Roma	0,43	0,28	0,27	1,40
NAPOLI	1,11	1,17	0,50	3,85
Bari	1,39	0,82	0,83	0,42
Reggio C.	2,08	0,32	0,27	0,00
Palermo	1,69	0,28	0,27	0,00
Messina	1,73	0,26	0,20	0,00
Catania	1,68	0,26	0,62	0,28
Cagliari	1,11	0,19	0,17	0,00

Specializzazione produttiva delle province metropolitane nelle quattro «A» – Addetti

Tabella 2.5. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2011

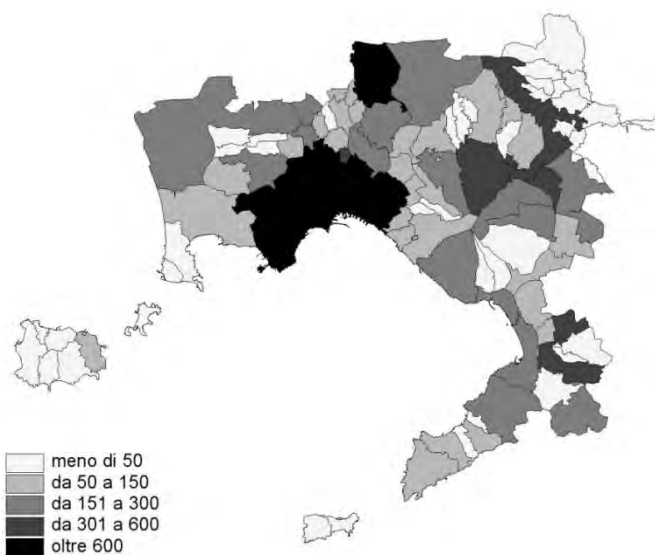
	Agroalimentare	Abbigliamento	Autoveicoli	Aerospazio
Torino	0,61	0,28	6,49	4,77
Genova	0,77	0,12	0,18	1,04
Milano	0,54	0,50	0,22	0,19
Venezia	0,89	1,05	0,57	1,15
Trieste	1,07	0,18	0,01	0,02
Bologna	0,74	0,60	1,59	0,00
Firenze	0,71	2,75	0,39	0,03
Roma	0,37	0,11	0,08	0,91
NAPOLI	0,89	0,84	1,13	6,50
Bari	1,25	0,74	1,40	0,03
Reggio C.	1,23	0,17	0,03	0,00
Palermo	1,13	0,14	0,89	0,00
Messina	1,26	0,19	0,02	0,00
Catania	1,08	0,15	0,12	0,00
Cagliari	0,88	0,10	0,01	0,00

I dati ISTAT consentono di fornire un quadro preciso di come si

distribuiscono gli addetti nei settori quattro «A» sul territorio dell'area metropolitana partenopea⁷. Per quanto riguarda l'agroalimentare, si nota un'ampia diffusione sull'intero territorio delle attività alimentari, con alcuni comuni che presentano una rilevante concentrazione di addetti: Napoli (2.023), Caivano (1.548) e a notevole distanza Gragnano (575).

Addetti nel settore alimentare nella provincia di Napoli

Figura 2.4. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2012

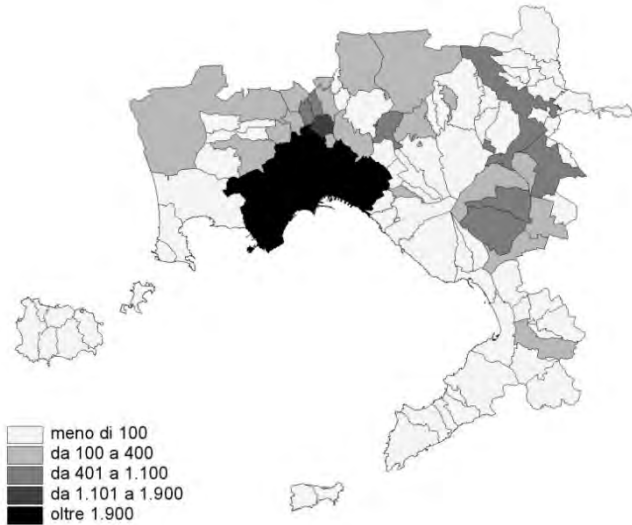


Per quanto riguarda il settore abbigliamento, invece, si osserva una distribuzione più eterogenea degli addetti, con molti comuni caratterizzati da una scarsa specializzazione produttiva ed altri altamente specializzati. Tra questi ultimi si segnala Napoli su tutti, seguito da alcuni comuni limitrofi, come Arzano e Casandrino, e da altri comuni della parte orientale della Città metropolitana, come Terzigno, San Giuseppe Vesuviano, Palma Campana e Nola.

⁷ Per ricavare la distribuzione comunale degli addetti dei settori quattro «A» sono stati utilizzati i dati del Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA) relativi al 2012 e non quelli censuari del 2011. Ciò al fine di fornire un quadro il più attuale possibile del sistema produttivo locale.

Addetti nel settore abbigliamento nella provincia di Napoli

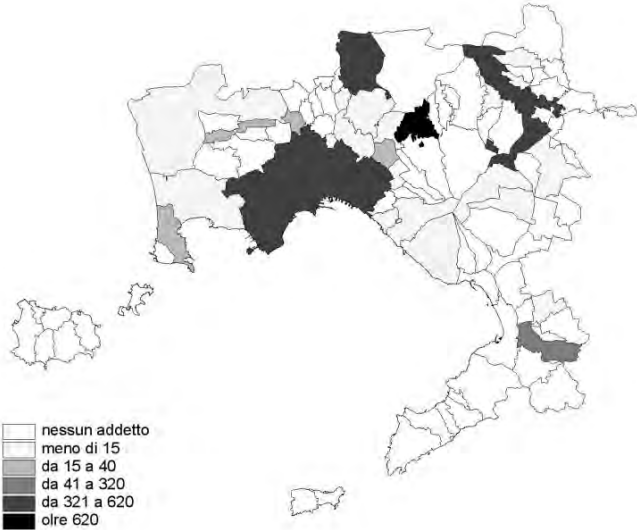
Figura 2.5. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2012



Il settore degli autoveicoli ha una forte rilevanza, in termini di addetti, nei comuni di Pomigliano, Caivano, Nola e Napoli, mentre è praticamente assente nella maggior parte degli altri comuni.

Addetti nel settore degli autoveicoli nella provincia di Napoli

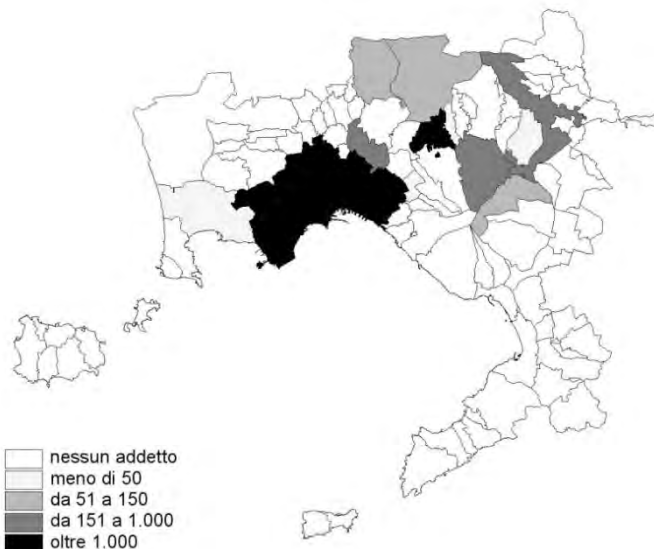
Figura 2.6. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2012



Il settore aerospaziale si concentra, invece, nei comuni di Napoli, Pomigliano d'Arco, Casoria, Nola, Somma Vesuviana e, in misura inferiore, a Caivano, Acerra e Ottaviano.

Addetti nel settore aerospazio nella provincia di Napoli

Figura 2.7. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. Anno 2012



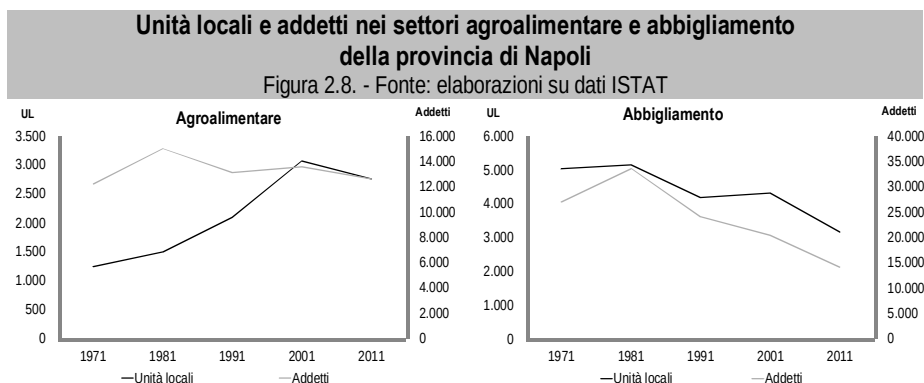
Infine, le figure 2.8 e 2.9⁸ mostrano l'evoluzione negli ultimi quaranta anni dei settori quattro «A», sia in termini di unità locali e di addetti⁹.

Come già rilevato in precedenza, nell'ultimo decennio il settore agroalimentare ha visto ridursi il numero di unità locali e di addetti. Tuttavia, osservando le due variabili sull'orizzonte temporale 1971-2011, si nota una crescita delle unità locali e una sostanziale stabilità degli addetti.

⁸ L'asse principale delle ordinate (sinistra) riporta il numero di unità locali mentre l'asse secondario (destra) riporta la numerosità degli addetti.

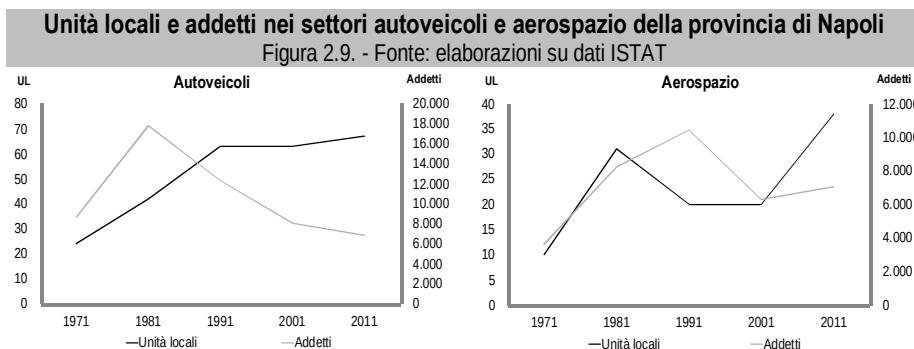
⁹ La ricostruzione dei trend settoriali si basa sui dati dei vari Censimenti. Preme sottolineare, come già fatto in precedenza, che la disaggregazione ATECO con cui sono forniti i dati dal 1971 al 1991 non consente una ricostruzione puntuale delle variabili oggetto di analisi. Ad esempio, per il settore Aerospazio, non è possibile ricavare il numero di unità locali e di addetti per la voce «Fabbricazione di sedie e sedili». Ad ogni modo, i dati mancanti rappresentano solo una piccola parte dei relativi settori ed il confronto temporale riesce comunque a rendere l'idea dell'evoluzione storica.

Per il settore abbigliamento invece si registra una progressiva perdita di consistenza nel corso dell'intero periodo, particolarmente grave se si considera il numero degli addetti che, in quaranta anni, si sono quasi dimezzati. Fra i quattro settori l'abbigliamento è l'unico con un trend di lungo periodo negativo che ha interessato sia la numerosità delle unità locali che la consistenza della base occupazionale.



Negli autoveicoli si è avuta una crescita delle unità locali che tuttavia non è stata accompagnata da un aumento degli addetti. Questi ultimi, infatti, nel 2011 risultano leggermente al di sotto del valore del 1971¹⁰.

¹⁰ I dati del 1981 testimoniano il momento di massima espansione della base industriale napoletana che ha segnato gli anni Settanta, anche come conseguenza delle politiche di industrializzazione del Mezzogiorno. Con riferimento al settore degli autoveicoli, basti ricordare che l'avvio dell'Alfasud si colloca proprio tra il Censimento 1971 e 1981, avendo quest'ultima avviato la produzione nel 1972. Dal Censimento 1991 in avanti si osservano gli effetti sia delle ristrutturazioni industriali degli anni Ottanta sia del processo di terziarizzazione dell'economia. La base industriale di riduce e si frammenta in unità di più piccole dimensioni (di qui i dati positivi sulle unità locali degli anni 1991 e 2001). Parte delle attività di servizio, prima incorporate nelle grandi imprese industriali, vengono esternalizzate e trasformate in imprese autonome di servizio. Il settore degli autoveicoli è emblematico da questo punto di vista: la grande impresa si «de-verticalizza» alimentando la formazione di un sistema di imprese interconnesse, portando fuori le attività «non-core» e quasi tutte le attività di servizio. A Pomigliano, ad esempio, dove prima c'era la sola Alfa Romeo si osserva una frammentazione in decine di imprese, mentre gli addetti manifatturieri si riducono costantemente. D'altra parte, la riduzione delle attività manifatturiere è un dato strutturale della trasformazione delle aree metropolitane occidentali.



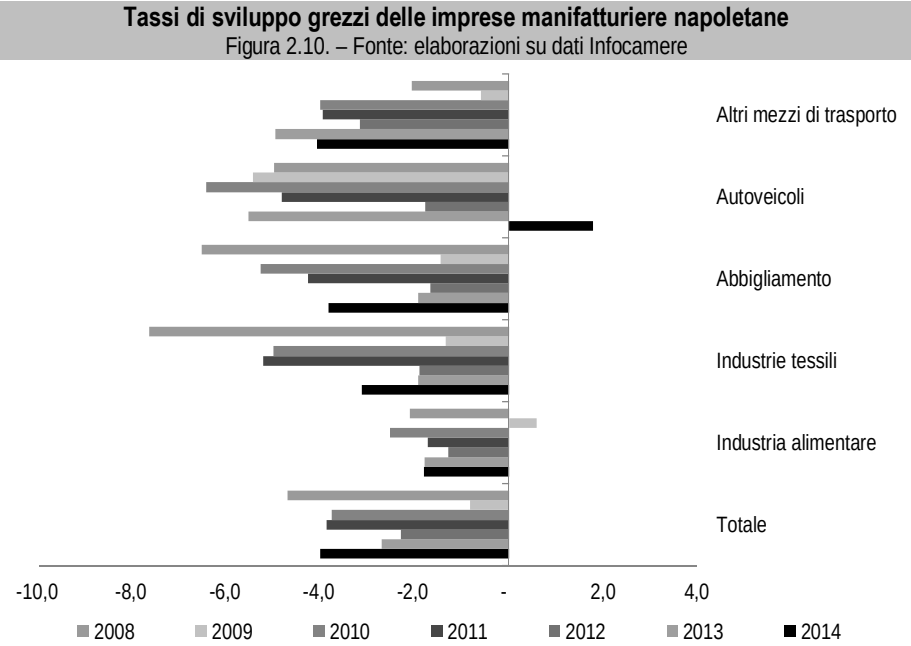
Infine nell'aerospazio si può notare un aumento di lungo periodo sia delle unità locali e sia degli addetti. Nel 2011, infatti, unità locali e addetti sono superiori rispetto al 1971: nel 2011 le prime raggiungono il proprio valore massimo, mentre i secondi sono in ripresa dopo la flessione avvenuta tra il 1991 ed il 2001¹¹.

2.2. LE IMPRESE DURANTE LA CRISI

Se si passa ad analizzare gli anni recenti, l'industria manifatturiera napoletana, nel periodo 2008-2014, è caratterizzata da un sostanziale rallentamento del vivace tasso di natalità che la contraddistingueva negli anni pre-crisi. Pertanto, anche se il tasso di mortalità scende, pur con una pericolosa ripresa nel 2013-2014, il tasso di sviluppo tende a rimanere negativo, evidenziando il proseguimento di un processo di deindustrializzazione. Fra le

¹¹ Sull'aspetto dell'evoluzione degli addetti nell'aerospaziale, si rileva che tra il 2001 ed il 2011 c'è stato un incremento di circa il 10%. Questo comporta una lieve crescita rispetto al 1971 che dipende fortemente da Alenia Aeronautica, impegnata in programmi ultradecennali. Gli addetti sono aumentati soprattutto fra il 1971 e il 1991, periodo in cui sono nati stabilimenti e nuove aziende, anche grazie ai programmi Aeritalia. Per fare dei nomi, tra quelle oggi esistenti e di maggior rilievo, vi sono Geven (1984), OMPM (1980), Ilmas sud (oggi Adler, 1980), TESI (1974), DEMA (1986) e Oma Sud (1986). Successivamente, fra il 2011 e il 2014, si rileva una certa stabilità dato che la grande azienda ha sempre ricollocato le maestranze anche in presenza di crisi aziendali o ristrutturazioni (esempi sono i casi di Capodichino/ATR e di Casoria). Piuttosto si può riscontrare la moria di tante piccole e micro imprese, a fronte di un aumento dimensionale di alcune PMI, oggi diventate grandi imprese.

quattro «A», l'indotto del comparto degli altri mezzi di trasporto¹² insieme alla filiera tessile-abbigliamento, sono i settori caratterizzati dal più rapido degrado del tasso di sviluppo, e quindi dal più rapido processo di riduzione del numero di imprese, sia per fattori legati a crisi di settore, sia per fattori connessi con processi di acquisizione e concentrazione. Il settore automobilistico ritrova un tasso di sviluppo positivo nel 2014, il che potrebbe essere sintomatico della fine della fase più severa della ristrutturazione del polo di Pomigliano d'Arco, e della ripresa produttiva e commerciale. L'industria alimentare, infine, continua a vedere ridurre il numero di imprese, ma a tassi meno pesanti a partire dal 2011, e quindi anche in questo caso l'auspicio è che il settore si stia, lentamente, stabilizzando.



Nel primo semestre del 2015, rispetto al corrispondente periodo

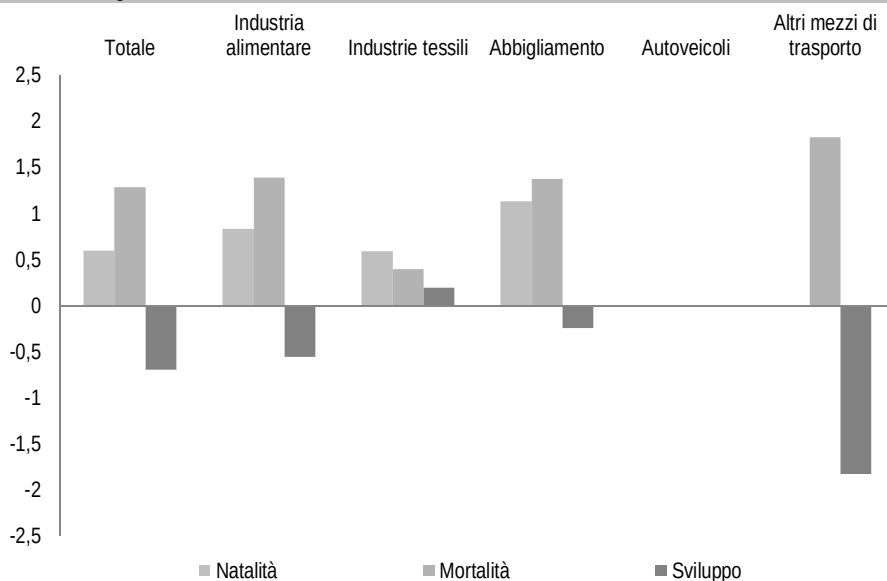
¹² In questo settore rientra l'aerospaziale e la cantieristica. Quest'ultimo, avendo risentito molto della crisi, ha influenzato in maniera rilevante il comparto degli altri mezzi di trasporto.

del 2014, il tasso di sviluppo del manifatturiero partenopeo continua ad essere negativo.

Prosegue, fra le quattro A, un trend negativo nel settore degli altri mezzi di trasporto (alle prese con le difficoltà del polo Fincantieri), nell'agroalimentare e nell'abbigliamento, mentre il polo automobilistico conferma la tendenza alla stabilizzazione, quindi alla fuoriuscita dalla crisi. Segnali positivi vengono, inoltre, dal settore tessile.

Tassi di natalità, mortalità e sviluppo grezzi delle imprese manifatturiere napoletane

Figura 2.11. – Fonte: elaborazioni su dati Infocamere. 1° sem. 2015/1° sem. 2014



L'andamento della Cassa integrazione guadagni (CIG), in termini di ore autorizzate, è un buon indicatore del ciclo dell'industria manifatturiera provinciale. Detto ciclo è influenzato soprattutto dalla CIG straordinaria, la componente che genera il maggior numero di ore, e ciò costituisce, evidentemente, una prima indicazione della gravità della crisi in atto nel comparto, essendo attivabile in condizioni di ristrutturazione o grave crisi industriale.

La CIG del manifatturiero napoletano cresce (anche con andamenti esplosivi, come nel 2009) nel triennio 2008-2010, subisce un primo calo, peraltro lieve, nel 2011, grazie alla momentanea ripresa, e nel 2012. Nel 2013 ha un nuovo rimbalzo

verso l'alto, a causa della componente straordinaria, mostrando quindi un problema di ristrutturazione industriale non risolto. Ciò evidenzia come la crisi industriale provinciale solo nel 2014 mostri segnali di fuoriuscita, mediante la prima riduzione significativa della componente straordinaria dal 2011 in poi. Tale crisi si è estesa, negli ultimi anni, anche ai settori e tipologie di imprese tradizionalmente fuori dal perimetro della CIG, che tendono ad alimentarsi della componente in deroga, nuovamente in ripresa nel 2014 dopo un biennio di rapidi cali. Ciò crea un problema non indifferente, stante la necessità, anche finanziaria, di portare la CIG in deroga verso l'esaurimento, benché, nel 2014, nel manifatturiero provinciale, essa rappresenti ancora 1,8 milioni di ore autorizzate.

Ore di Cassa integrazione guadagni autorizzate nel manifatturiero napoletano							
Tabella 2.6. – Fonte: INPS							
Variazioni percentuali annue							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ordinaria	+198,6	+196,4	-57,2	-48,9	+40,0	-18,3	- 24,9
Straordinaria	-7,9	+75,2	+353,6	-35,6	+4,5	+42,4	-20,9
Deroga	-50,5	+240,4	+346,5	+238,1	-73,3	-27,2	+13,6
Totale	+61,1	+159,8	+45,4	-5,4	-25,0	+18,2	-18,3

Nei primi nove mesi del 2015 la CIG manifatturiera napoletana si riduce del 15,4% rispetto al periodo gennaio-settembre 2014, per cui dopo l'estate si verifica una sorta di recrudescenza della CIG, legata ad una ripresa del ciclo industriale non ancora consolidata.

In termini settoriali, gli incrementi più rapidi della CIG riguardano settori legati al ciclo edilizio o della casa (legno-mobilità e lavorazione di minerali non metalliferi) come effetto della persistente crisi del settore edile-immobiliare, così come il settore altri mezzi di trasporto, che include sia l'aerospaziale che la cantieristica¹³, e che soffre soprattutto per le difficoltà di rilancio competitivo di questa seconda attività produttiva, aggredita dalla riduzione degli ordini e dalla crescente concorrenza dei Paesi emergenti.

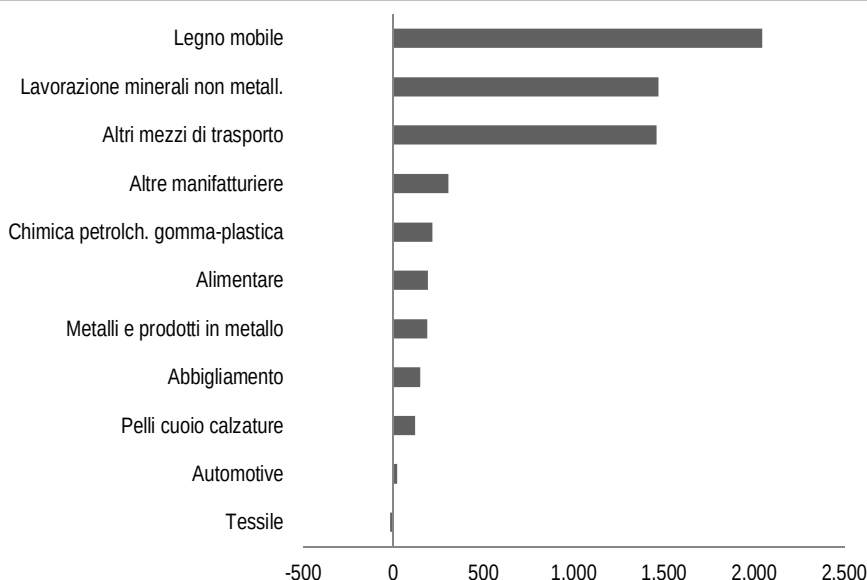
L'industria agroalimentare (più rigida rispetto al ciclo rispetto ad altri settori) e degli autoveicoli (che come si è visto negli ultimi

¹³ I dati INPS, infatti, non consentono di andare ad un livello di dettaglio settoriale tale da discriminare fra i due settori.

anni inizia a manifestare segnali di ripresa, o quantomeno di stabilizzazione produttiva del polo Alfa Romeo) insieme all'abbigliamento vedono crescere il ricorso alla CIG in misura molto più ridotta, insieme al comparto della chimica e gomma-plastica. Solo il settore tessile registra una riduzione delle ore autorizzate di CIG fra il 2008 e il 2014, grazie ad una certa ripresa settoriale (notata anche in termini di demografia imprenditoriale).

**Ore di Cassa integrazione guadagni autorizzate nel
manifatturiero napoletano per settore**

Figura 2.12. – Fonte: INPS
Variazioni percentuali 2014/08



L'indagine previsionale Excelsior, che monitora le previsioni occupazionali delle imprese per l'anno in corso, può fornire un quadro sulle aspettative occupazionali per il 2015 da parte del manifatturiero napoletano.

Sul versante della percentuale di imprese che prevedono di fare assunzioni nel corso del 2015, spicca su tutti il dato dell'industria agroalimentare: quasi la metà del campione prevedrebbe di assumere personale. Previsioni positive si riscontrano anche nei settori elettrico ed elettronico, chimico/farmaceutico e della plastica, e dal tessile/abbigliamento, dove la quota di imprese che effettuerebbero assunzioni è di circa un quinto.

Meno rilevante dovrebbe essere la percentuale per i settori meccanico e delle altre industrie, che includono gli autoveicoli e l'aerospaziale. L'immagine però cambia notevolmente se, invece della quota di imprese che prevedono di assumere, si analizza il saldo fra entrate di nuovo personale per assunzione o trasferimenti ed uscite per licenziamenti, fine di contratti a termine, dimissioni o pensionamenti, in percentuale sul totale del personale aziendale.

In questo caso, l'industria agroalimentare, che pure ha quasi una metà di imprese che manifesta intenzione di assumere, ha un saldo negativo fra entrate ed uscite, in buona misura spiegabile con la modestissima percentuale di possibili assunzioni a tempo indeterminato o con i nuovi contratti a tutele crescenti, per cui di fatto tale settore, anche per motivi di stagionalità produttiva, è caratterizzato da un elevato *turnover* di personale precario. Ciò peraltro conferma come il settore dell'industria agroalimentare napoletano sia ancora caratterizzato da un 2015 di crisi¹⁴.

Anche l'aerospaziale sembrerebbe caratterizzato da una situazione di riduzione del personale e di scarsa diffusione di imprese che assumeranno. Il comparto degli autoveicoli, nonostante la stabilizzazione produttiva e imprenditoriale del polo di Pomigliano d'Arco, non dovrebbe essere ancora in grado di trascinare con sé verso una ripresa della base occupazionale il settore meccanico e della lavorazione dei metalli, che ne rappresenta l'indotto.

Segnali moderatamente positivi dovrebbero venire invece dal comparto del tessile/abbigliamento, dove la base occupazionale netta dovrebbe crescere dello 0,2%, mentre i settori della carta/stampa e della chimica/farmaceutica/plastica segnalano una crescita più lieve (+0,1%). Tutti gli altri settori sembrerebbero ancora caratterizzati da una contrazione della base occupazionale, particolarmente preoccupante per le imprese estrattive e della lavorazione dei minerali, influenzate da un ciclo dell'edilizia ancora debole (-3%) da quelle dei metalli (-1,7%) ed elettriche ed elettroniche (-1,5%).

Va comunque segnalato che, sebbene il quadro generale previsto dalle imprese per il 2015 sia ancora recessivo sul versante occupazionale, le poche assunzioni dovrebbero essere di qualità, perlomeno sotto il profilo contrattuale.

¹⁴ Come mostrano anche i dati sopra analizzati sulla demografia d'impresa nei primi sei mesi del 2015.

Infatti, la maggior parte delle imprese manifatturiere, con eccezione dei settori agroalimentare, chimico/farmaceutico e della plastica, prevedono di assumere in larga maggioranza in forma stabile. Si dovrebbero raggiungere punte del 77-79% di assunzioni a tempo indeterminato o con contratto a tutele crescenti nei settori della carta/stampa, dei metalli e del legno/mobile.

**Principali dati previsionali sulla domanda di lavoro
delle imprese manifatturiere napoletane**

Tabella 2.7. – Fonte: Unioncamere/Ministero del Lavoro. Anno 2015

*Saldo fra entrate di nuovo personale per assunzione o trasferimenti ed uscite per licenziamenti, fine di contratti a termine, dimissioni o pensionamenti, in percentuale sul totale del personale aziendale

	% imprese che assumeranno	Di cui a tempo indeterminato / tutele crescenti	Saldi % (*)
Alimentari	49,4	17,7	-0,1
Tessile abbigliamento	20,5	67,2	+0,2
Legno mobile	14,1	79,3	-0,2
Carta stampa	12,8	76,8	+0,1
Estrattivo lavorazione minerali	9,3	55,1	-3,0
Elettriche elettroniche	22,8	64,5	-1,5
Metalli	13,6	77,6	-1,7
Meccaniche	13,9	63,3	-0,7
Chimica farmaceutica plastica	22,3	33,0	+0,1
Altre industrie	17,2	-	-0,1
Campania ¹⁵	15,6	34,1	-0,4
Mezzogiorno	15,6	35,0	-1,1
Italia	16,5	34,5	-0,7

2.3. I FATICOSI RISULTATI DEGLI ULTIMI ANNI

Il tasso di variazione annuo del fatturato manifatturiero partenopeo permane, su tutto il periodo 2009-2013¹⁶, negativo,

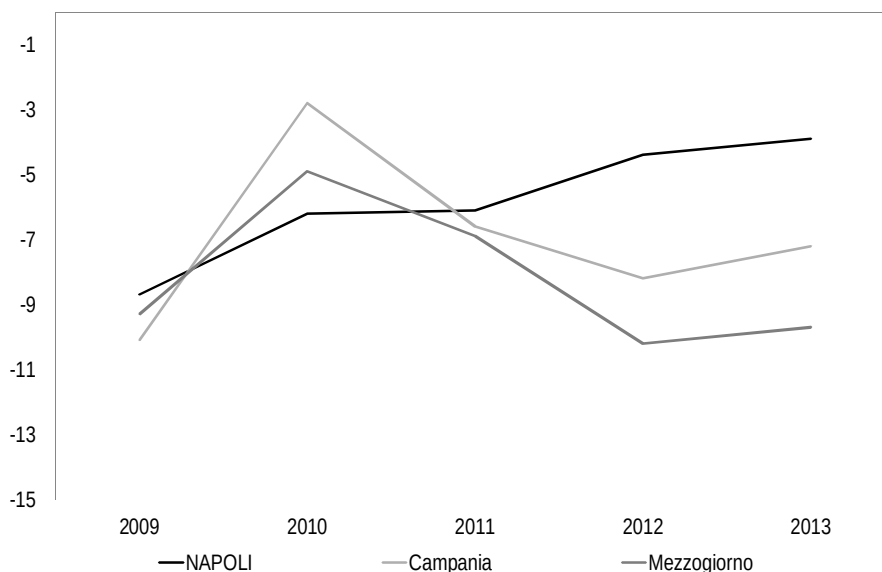
¹⁵ I dati di Campania, Mezzogiorno ed Italia fanno riferimento all'intero comparto industria e servizi e non al solo manifatturiero.

¹⁶ I principali risultati economici del comparto manifatturiero partenopeo possono essere analizzati, fino al 2013, usufruendo dei dati dell'Osservatorio Banche Imprese (gli ultimi due anni, ovvero il 2012 ed il 2013, essendo su scala regionale, saranno «provincializzati» suddividendo il dato regionale in base ad un coefficiente legato al peso che il manifatturiero napoletano assume rispetto a quello campano, sulla base del valore aggiunto provinciale rispetto a quello regionale verificando, sulla base del dato storico fino al 2011, la posizione – superiore o

evidenziando quindi una continua perdita di ricavi sui mercati, anche se il tasso di riduzione si fa via via sempre meno grave, a differenza della media meridionale e campana.

Andamento del fatturato manifatturiero

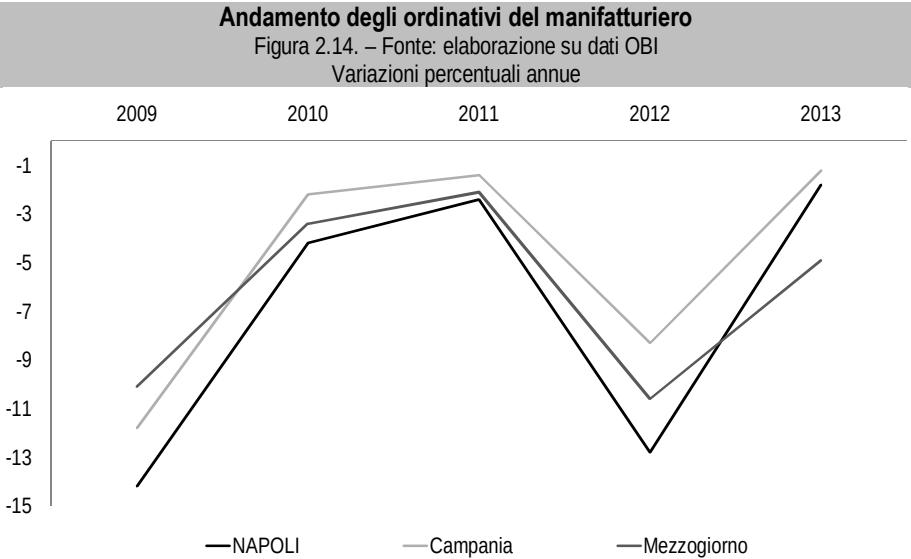
Figura 2.13. – Fonte: elaborazione su dati OBI
Variazioni percentuali annue



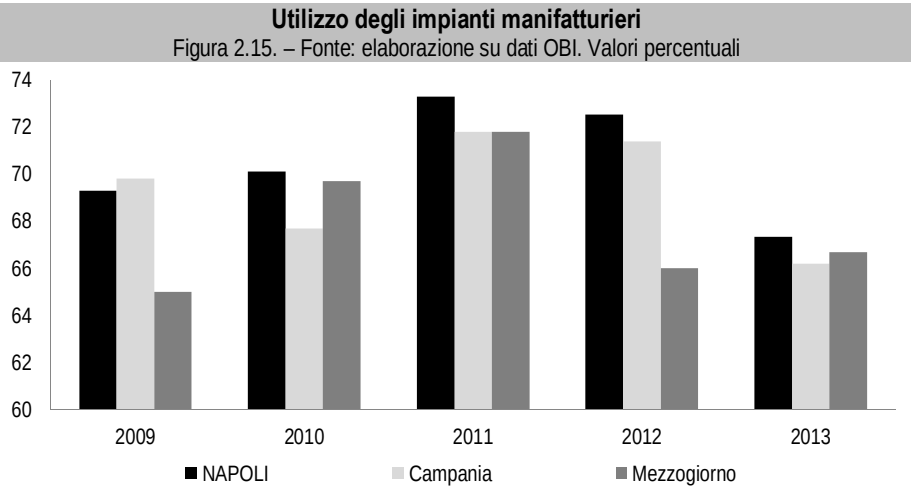
Come per il fatturato anche gli ordinativi napoletani presentano un trend sistematicamente decrescente, con picchi negativi di contrazione pari a 12,8% nel 2012, che è peggiore persino rispetto alla media meridionale, e che solo nel 2013 tende a frenare.

Di fatto, la componente del manifatturiero che lavora su commessa (e quindi su ordine), che in generale è la componente più «alta» in senso tecnologico e di qualità del sistema manifatturiero locale, tende a subire in misura particolarmente pesante gli effetti della crisi sulla domanda finale, rispetto a chi produce in serie e vende sul mercato un prodotto indifferenziato.

inferiore- del trend provinciale rispetto a quello regionale). Per il 2014 ed il primo trimestre 2015, si utilizzeranno invece i dati della congiuntura Unioncamere, che quindi non sono comparabili con la serie storica 2009-2013, ma che forniscono, però, gli andamenti più «freschi» del manifatturiero provinciale.



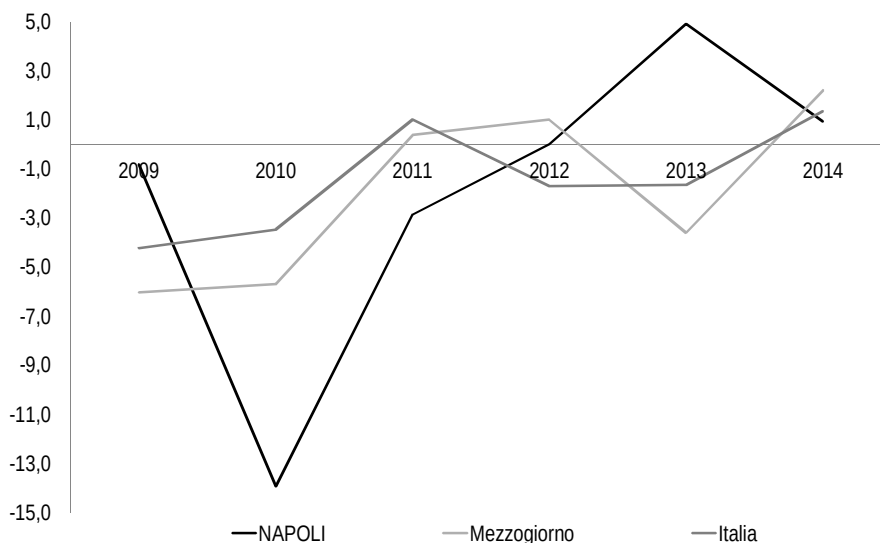
Gli andamenti negativi del mercato finora descritti hanno influenzato il grado di utilizzo degli impianti nel Napoletano. Tale livello di utilizzo degli impianti manifatturieri, in crescita fino al 2011, con valori maggiori rispetto a quelli registrati nella regione Campania e nel Mezzogiorno, diminuisce nel biennio successivo, come effetto della nuova, pesante recessione che inizia a fine 2011 e, pur mantenendosi su livelli superiori alla media regionale e meridionale scende fino al 67,3% nel 2013.



Come conseguenza di tali andamenti, a livello provinciale l'occupazione nell'industria in senso stretto¹⁷ non può che flettere, lungo tutto il periodo 2009-2012, con tassi spesso peggiori di quelli meridionali e nazionali, come effetto di una crisi industriale particolarmente dura (e con una flessione molto marcata nel 2010, anno in cui si perdono circa 17.000 addetti). Nel 2013-2014, si registra invece una certa ripresa dell'occupazione industriale provinciale, che in un certo senso anticipa quella nazionale. Ma, al 2014, a Napoli il comparto dell'industria in senso stretto ha ancora 15.000 occupati in meno rispetto al 2008, una perdita complessiva del 12,2% lungo gli anni della crisi, più pesante rispetto agli 11 punti di flessione registrati su scala meridionale, ed agli 8,5 punti su base nazionale. I processi di ristrutturazione manifatturiera di Napoli sono stati, quindi, socialmente molto più pesanti rispetto alla media del Paese e del Sud.

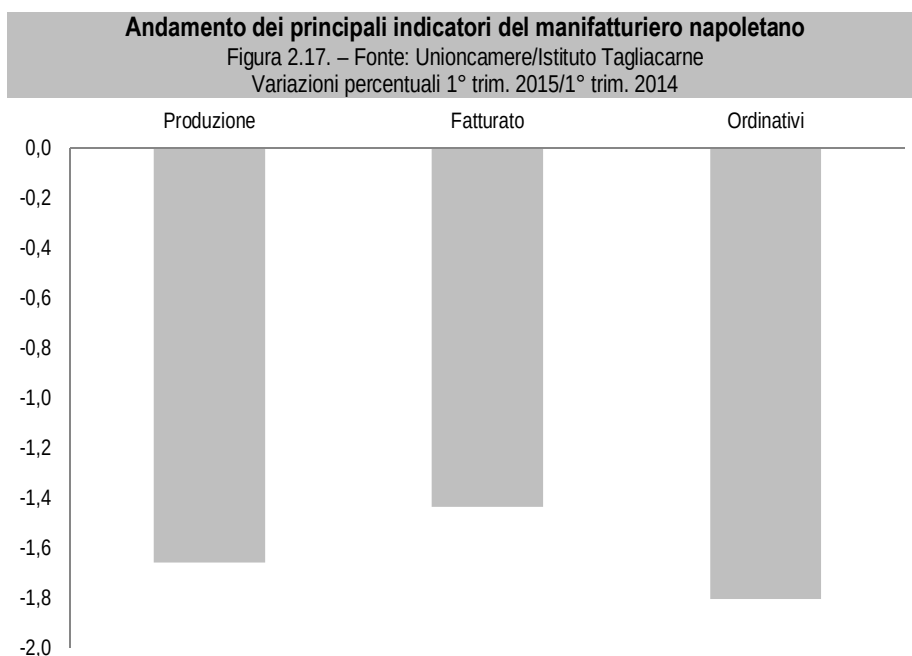
Andamento dell'occupazione nell'industria in senso stretto

Figura 2.16. – Fonte: elaborazione su dati ISTAT
Variazioni percentuali annue



¹⁷ Comprende le sezioni di attività economica dell'ATECO 2007 B Estrazione di minerali da cave e miniere, C Attività manifatturiere, D Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata ed E Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento.

Nel primo trimestre 2015, i valori di riferimento del manifatturiero napoletano sono ancora in territorio negativo, soprattutto gli ordinativi.



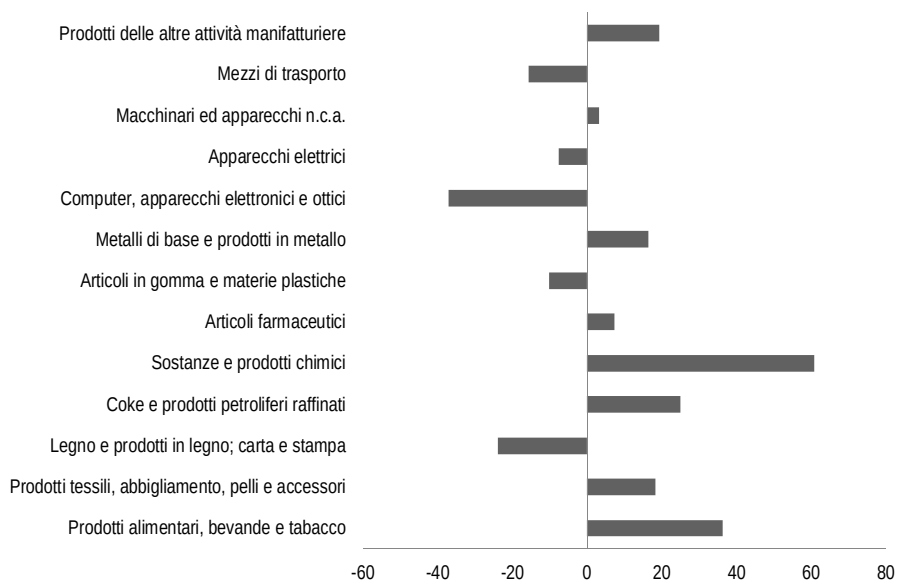
L'export manifatturiero dell'area metropolitana di Napoli è rimasto, nel periodo della crisi, sostanzialmente fermo, con un aumento in termini nominali dell'1% fra 2008 e 2014.

Detto risultato complessivamente insoddisfacente, che non ha consentito al commercio estero di far uscire il manifatturiero partenopeo dalla crisi, va attribuito essenzialmente alla riduzione di esportazioni di mezzi di trasporto (-15,7%) che da soli, mediamente fra il 2008 e il 2014, hanno assorbito circa il 28% delle vendite all'estero dell'industria napoletana. Un impatto negativo tra il 2008 e il 2014 è attribuibile anche a legno e prodotti in legno (-23,9%), gomma-plastica (-10,2%), computer ed apparecchi elettronici (-37,2%) ed elettrici (-7,6%).

Viceversa, il comparto chimico-farmaceutico, che nell'insieme rappresenta il 18% delle esportazioni (valore medio fra il 2008 e il 2014), è in crescita, soprattutto nella chimica in senso stretto (+60,9%) così come in aumento risultano le esportazioni alimentari (+36,2%) e del tessile-abbigliamento (+18,4%).

Andamento delle esportazioni napoletane tra il 2008 e il 2014

Figura 2.18. – Fonte: ISTAT
Variazioni percentuali 2014/08



Nel primo semestre 2015, l'export del comparto manifatturiero napoletano diminuisce dello 0,2%, risultato peggiore soltanto rispetto a quello di Messina, Bari e Genova, in un contesto in cui le vendite sull'estero tendono a crescere, anche in aree metropolitane meridionali, come Reggio Calabria, Palermo, Cagliari e Catania, senza contare gli ottimi risultati ottenuti in particolare a Trieste e Torino.

Con riferimento alle quattro «A», l'andamento del settore aerospaziale è fortemente crescente, ma con una significativa battuta d'arresto nel 2014, così come, sia pur in misura meno evidente, aumenta l'export alimentare, mentre quello dei capi di abbigliamento cresce complessivamente dal 2008 al 2014 del 16%. Viceversa, l'export di autoveicoli crolla (-82,5%).

L'export napoletano nel primo semestre 2015 è segnato negativamente dal pesante regresso delle vendite di prodotti aerospaziali, non compensato, se non in parte, dall'andamento brillante delle altre tre «A» (ed in particolare del settore alimentare, ma anche di quello degli autoveicoli, che beneficia della ripresa commerciale del gruppo FCA, quindi dello stabilimento di Pomigliano). Anche l'industria dell'abbigliamento, dopo un primo

trimestre negativo, chiude il secondo con un segno positivo nelle sue esportazioni. La crisi del comparto aerospaziale influenza la struttura dell'export provinciale in misura piuttosto seria.

Esportazioni nelle province metropolitane

Tabella 2.8. – Fonte: ISTAT

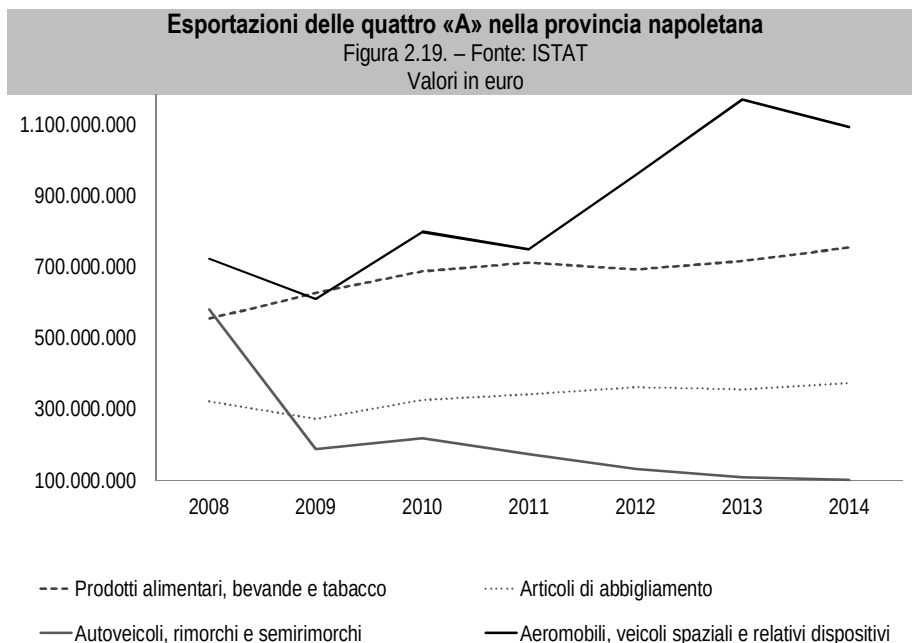
	1° trim. 2014 (euro)	1° trim. 2015 prov. (euro)	Var. %
Torino	10.426.775.352	11.682.881.032	+12,0
Milano	17.618.127.126	17.706.356.110	+0,5
Genova	1.891.310.553	1.867.363.637	-1,3
Venezia	1.950.224.050	2.093.707.735	+7,4
Trieste	690.499.353	1.109.299.051	+60,7
Bologna	5.804.599.415	6.204.288.866	+6,9
Firenze	4.742.827.558	5.092.788.684	+7,4
Roma	3.613.561.396	3.903.673.004	+8,0
NAPOLI	2.464.680.375	2.460.498.755	-0,2
Bari	1.765.281.279	1.723.244.924	-2,4
Reggio C.	59.562.167	68.553.570	+15,1
Palermo	121.081.927	157.737.852	+30,3
Messina	526.944.533	463.585.783	-12,0
Catania	462.606.172	467.008.328	+1,0
Cagliari	2.258.692.069	2.378.961.082	+5,3

Esportazioni delle quattro «A»¹⁸ napoletane

Tabella 2.9. – Fonte: ISTAT

	1° trim. 2014 (euro)	1° trim. 2015 prov (euro)	Var. %
Agroalimentare	174.115.116	225.369.508	+29,4
Aerospazio	292.026.925	212.316.894	-27,3
Abbigliamento	103.934.201	102.631.206	-1,3
Autoveicoli	23.853.328	34.900.545	+46,3

¹⁸ I codici ATECO utilizzati sono: per «agroalimentare», Prodotti alimentari, bevande e tabacco; per «abbigliamento», Articoli di abbigliamento; per «autoveicoli», Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; per «aerospazio», Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi.



IN SINTESI

- Il costante processo di deindustrializzazione che ha riguardato il sistema produttivo dell'area metropolitana di Napoli, e più in generale l'intera economia nazionale, ha chiaramente interessato anche il settore manifatturiero. Tra il 1971 e il 2011 la manifattura partenopea ha subito una consistente perdita di addetti. Il ridimensionamento è stato più intenso di quanto osservato nell'intera economia nazionale.
- La manifattura napoletana presenta una specializzazione produttiva nei settori spesso identificati come quattro «A» : alimentare, abbigliamento, autoveicoli e aerospazio. Gli indici di specializzazione produttiva indicano che il settore aerospazio è quello più importante per l'economia locale.
- Il settore alimentare è distribuito in maniera piuttosto uniforme sull'intero territorio della provincia, mentre il comparto dell'aerospazio e degli autoveicoli sono concentrati in un limitato numero di comuni. L'abbigliamento presenta una situazione intermedia, con una buona diffusione nei comuni interni ma, se si

esclude il comune di Napoli, una bassa rilevanza nei comuni costieri.

■ I settori delle quattro «A» hanno avuto un'evoluzione storica piuttosto eterogenea. Nel periodo 1971-2011 l'abbigliamento ha registrato una perdita di consistenza sia in termini di addetti e sia di unità locali. I settori alimentare e degli autoveicoli hanno avuto un andamento contrastante: il primo ha avuto una crescita delle unità locali ed una lieve flessione nel numero di addetti; il secondo ha registrato una crescita delle unità locali a cui però non è seguita una crescita dell'occupazione. Infine, l'aerospazio è stato l'unico settore con un trend di crescita. Rispetto al 1971, infatti, si contano oggi un maggior numero di addetti e di unità locali.

■ I principali dati congiunturali (fatturato, ordinativi, produzione) mostrano una grave crisi industriale. Dal 2012, soprattutto in termini occupazionali, vi sono alcuni segnali di rallentamento di tale crisi, che nel 2014 si rafforzano attraverso una prima riduzione della Cassa integrazione straordinaria, quella concessa per gravi crisi o ristrutturazioni aziendali.

■ I primi segnali per il 2015 fanno intravedere un ammorbidimento delle dinamiche della crisi manifatturiera, più che una ripresa. I dati congiunturali relativi a fatturato, ordini e produzione, nel primo trimestre 2015, sono ancora in calo, in termini tendenziali. Inoltre, nei primi sei mesi dell'anno, l'export manifatturiero è ancora in discesa, seppur molto moderata, mentre il ricorso alla CIG si riduce del 19% circa, con una diminuzione di tutte le sue componenti.

■ Con riferimento ai diversi settori produttivi, ed in particolare alle quattro «A», il settore automobilistico evidenzia, fra fine 2014 e primi mesi del 2015, segnali di stabilizzazione che preludono a futuri miglioramenti, dopo la caduta di esportazioni e numero di imprese dell'indotto degli anni precedenti. Anche la filiera del tessile/abbigliamento mostra alcuni segnali di miglioramento, mentre l'industria alimentare è ancora caratterizzata da difficoltà occupazionali e di tenuta imprenditoriale: nei primi sei mesi del 2015 mette a segno un incoraggiante incremento di esportazioni, foriero di possibili sviluppi positivi per i mesi a venire. L'aerospaziale, dal canto suo, segnala invece crescenti difficoltà di tenuta dei mercati esteri e di assetti occupazionali.

Le quattro «A»



3. LE QUATTRO «A»

Gli indicatori quantitativi analizzati nel capitolo 2 ci hanno condotto a comprendere quali sono le principali componenti del comparto manifatturiero napoletano, ovvero quali sono i sotto-settori più importanti per il posizionamento della Città metropolitana nel contesto nazionale ed internazionale. Grazie all'esame degli indicatori di business, dei processi di internazionalizzazione di successo e delle caratteristiche «tradizionali» della filiera sono stati individuati alcuni dei comparti produttivi maggiormente rilevanti per l'economia del territorio.

Oggetto di questo capitolo sono, dunque, le cosiddette quattro «A» (autoveicoli, aerospazio, abbigliamento e agroalimentare). A ciascuna filiera è stato dedicato uno specifico paragrafo, con una struttura modulare replicata per tutti i quattro settori con l'obiettivo di delinearne la struttura organizzativa, le caratteristiche, i principali attori, i punti di forza e di debolezza.

Nello specifico, ogni scheda settoriale riporta in apertura un'analisi quantitativa volta ad offrire un inquadramento congiunturale del settore ed una panoramica di alcuni dati di bilancio relativi a un campione rappresentativo di imprese del comparto, con la finalità di evidenziare le caratteristiche reddituali del mercato e le performance delle imprese che vi operano. Segue una panoramica sui caratteri locali della filiera, la produzione, l'organizzazione, le nuove tendenze produttive. Per poi chiudere con le prospettive di sviluppo del comparto, interpretate anche grazie al punto di vista di alcuni operatori-chiave che ne evidenziano criticità e opportunità.

3.1. AUTOVEICOLI

Un inquadramento congiunturale del settore

Il settore automobilistico napoletano sembra aver superato la crisi nel 2014, tendendo verso una stabilizzazione, grazie al graduale miglioramento dei dati di mercato di FCA, dopo la sua profonda ristrutturazione ed internazionalizzazione societaria. Nel 2014, l'export di autoveicoli scende del 6,7% ma il saldo commerciale rimane negativo per la rilevante crescita delle importazioni di

autoveicoli stranieri, (oltre i 10 p.p.). Il numero di unità locali si stabilizza sui livelli del 2013, con una piccola variazione positiva (+2 unità) anche se il recupero occupazionale è ancora lento e problematico.

Principali dati dell'industria napoletana degli autoveicoli

Tabella 3.1. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e Infocamere.

Anno 2014 *Dato al 2013

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno
Importazioni (euro)	271.269.804	499.908.996	1.620.468.962
Esportazioni (euro)	101.632.471	328.006.047	4.726.563.995
Saldo commerciale (euro)	-169.637.333	-171.902.949	+3.106.095.033
Numero unità locali	58	182	656
Addetti unità locali*	6.988	11.826	41.421

Analisi di bilancio del settore

Nota metodologica

L'analisi di bilancio di ogni settore analizzato (autoveicoli, aerospazio, abbigliamento e agroalimentare) è basata su una batteria di indicatori economico-finanziari e viene svolta costruendo un unico bilancio che somma i dati di tutte le aziende del settore in esame per poi analizzare gli indici reddituali, patrimoniali e finanziari di tali raggruppamenti dal 2011 al 2014. Le imprese sono state selezionate dalla banca dati Aida della Bureau Van Dijk ed il campione è stato costruito analizzando le imprese che nel periodo considerato abbiano conseguito un fatturato positivo. Gli indicatori elaborati sono i seguenti e si ricorda che ogni indice deve essere interpretato e valutato in una visione di insieme con le altre variabili ad esso correlate.

ROE = Utile d'esercizio/Capitale proprio

Il Return in equity (ROE) è un indice di redditività del capitale proprio. Esprime, la convenienza a investire in una impresa rapportando il risultato economico al capitale impiegato. In altri termini indica quanto è il rendimento di 100 euro di capitale investito dai soci nell'impresa.

ROI = Risultato operativo/impieghi

Il Return on investment (ROI) rappresenta un ulteriore passo avanti rispetto al ROE. Esso sintetizza il rendimento della gestione tipica dell'azienda in base a tutto il capitale in essa investito (capitale proprio + capitale di terzi), al lordo degli oneri finanziari, degli oneri fiscali ed è indipendente dai risultati della gestione non caratteristica e straordinaria. Tale indice evidenzia la bravura nel far fruttare sia il capitale dei soci (capitale proprio) ma anche quello dei terzi finanziatori (debiti).

Leverage = Totale impieghi/Capitale proprio

Il Leverage è un indice di indebitamento: più il capitale proprio (denominatore della formula) è basso rispetto al totale degli impieghi, più l'indebitamento aumenta e aumenta anche l'indice. In generale l'indice è tanto più soddisfacente quanto più è basso.

Incidenza degli oneri finanziari = Oneri finanziari/Risultato gestione finanziaria

Tale indice esprime il peso degli oneri finanziari sulla gestione finanziaria dell'impresa e quindi informa indirettamente sulla natura del suo contributo alla redditività economica.

ROS = Risultato operativo/Ricavi di vendita

Il Return on sales (ROS) esprime il rendimento sulle vendite in termini di gestione caratteristica (reddito operativo). In altri termini esprime la percentuale di guadagno lordo in termini di risultato operativo su 100 di vendite nette. L'indice è tanto più soddisfacente quanto più risulta elevato. Il ROS aumenta con l'aumentare dei ricavi e con il diminuire dei costi. I ricavi possono aumentare sia incrementando il volume delle vendite, sia incrementando i prezzi di vendita.

Tasso di rotazione degli impieghi = Ricavi di vendita/Totale impieghi

L'Indice di rotazione del capitale investito esprime il numero di volte in cui il capitale investito ritorna sotto forma di vendite in un anno amministrativo. Se l'indice è pari a 12 significa che il capitale investito ritorna sotto forma di vendite una volta al mese. L'indice aumenta, a parità di capitale impiegato, con l'aumentare del volume delle vendite.

Tasso di rigidità degli impieghi = Immobilizzazioni/Totale impieghi

Il tasso di rigidità degli impieghi esprime la percentuale di impieghi a lungo ciclo di utilizzo rispetto al totale impieghi. Un'azienda rigida, in genere, effettua forti investimenti nella struttura tecnico-produttiva (immobilizzazioni) che assumono un rilievo maggiore rispetto all'attivo circolante. Viceversa nelle aziende maggiormente elastiche le immobilizzazioni nella struttura tecnico-organizzativa rivestono un'importanza minore rispetto all'attivo circolante, le cui voci più importanti sono rappresentate dal magazzino e dai crediti verso clienti. L'indice di rigidità dipende dal tipo di attività svolta (un'azienda mercantile avrà meno immobilizzazioni e più attivo circolante di una impresa industriale) e dalla struttura tecnico produttiva della azienda stessa.

Indice di autonomia finanziaria = Capitale proprio/Totale finanziamenti

L'indice di autonomia finanziaria esprime il rapporto tra capitale netto e totale finanziamenti. L'autonomia finanziaria aumenta con l'aumentare del capitale netto. Un indice pari a 100 indica che tutti i finanziamenti sono rappresentati da capitale proprio.

Indice di copertura globale delle immobilizzazioni = Capitale permanente (Capitale proprio+ Debiti a medio o lungo termine)/ Immobilizzazioni

Questo indice segnala se il capitale permanente (che è la somma fra capitale proprio e debiti a medio/lungo termine) copre (finanzia) le immobilizzazioni. Un indice maggiore di 1 segnala una situazione ottimale ed un corretto utilizzo delle fonti di finanziamento. Un indice pari a 1 indica che tutte le immobilizzazioni sono finanziate con capitale permanente. Un indice inferiore a 1 segnala uno squilibrio nella relazione tra investimenti e finanziamenti. Valori compresi tra 1 e 1,50 indicano una situazione di squilibrio finanziario da tenere sotto controllo; un valore superiore a 1,50 indica una situazione equilibrata. Un valore maggiore di 2 indica una situazione ottima.

Indice di disponibilità = Attivo circolante/Debiti a breve

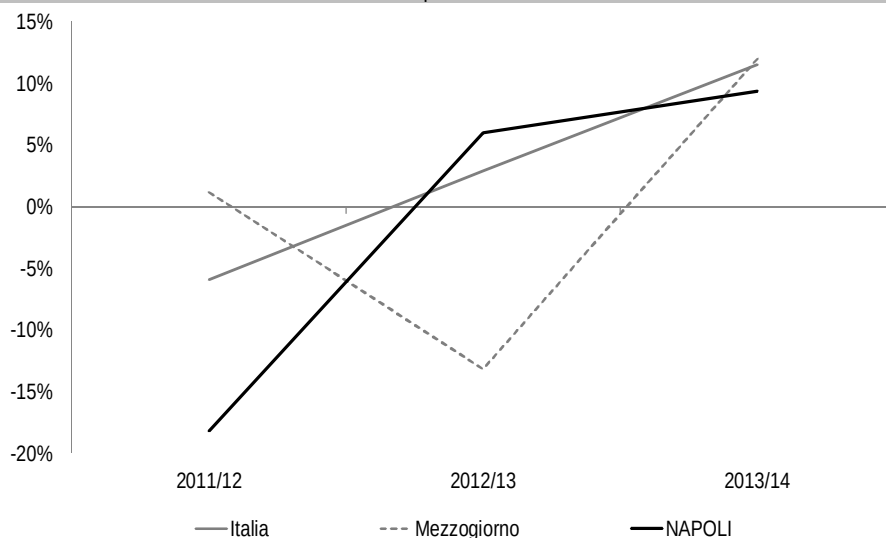
Esprime la capacità di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve (magazzino, disponibilità, liquidità). È considerato soddisfacente un indice vicino a 2. Un valore inferiore a 1 segnala gravi problemi di solvibilità nel breve periodo.

L'analisi di bilancio del settore napoletano degli autoveicoli¹ mostra una struttura economica caratterizzata rispetto alle altre aree geografiche considerate da una dimensione media più bassa: il fatturato medio delle imprese napoletane è di 8,2 milioni di euro, nettamente inferiore al dato meridionale (22,6 milioni) e nazionale (34,7 milioni). In termini complessivi, il fatturato dell'industria degli autoveicoli napoletana pesa il 4,2% sul Mezzogiorno.

Il miglioramento dei dati di mercato di FCA ha influito positivamente sul settore degli autoveicoli napoletano che nel periodo 2011-2014 si contraddistingue per una graduale ripresa del fatturato, in linea con il dato nazionale.

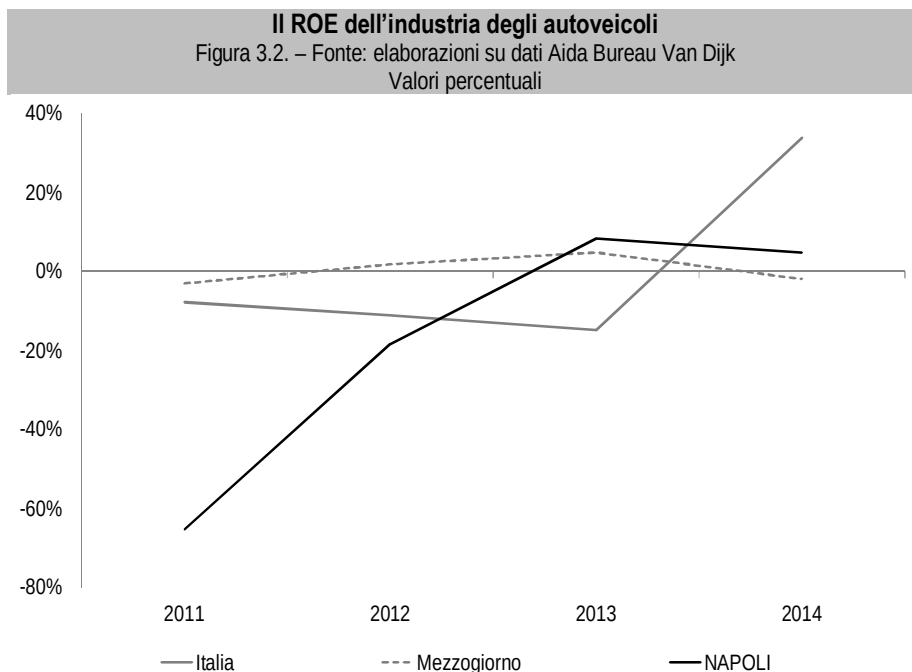
Andamento del fatturato dell'industria degli autoveicoli

Figura 3.1. - Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk
Variazioni percentuali annue



Le performance reddituali delle imprese automobilistiche napoletane seguono un trend positivo fino al 2013 mentre nel 2014 il trend è discendente. In particolare, la redditività del capitale proprio (ROE) nel 2014 è del 4,7%, superiore al dato delle imprese meridionali (-1,9%), ma distante da quello nazionale (33,8%).

¹ Per questa analisi sono state considerate le imprese che operano nel Napoletano nel settore contraddistinto da codice ATECO 2007 29 fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi.



Nello specifico, migliora progressivamente il rendimento della gestione tipica (ROI) grazie ad una maggiore efficienza aziendale che ha compresso i costi operativi realizzando così un maggior utile nel processo produttivo (ROS). Invece, lo sfruttamento degli impianti intensificato fino al 2013 rallenta nel 2014, per cui la struttura economica perde in termini di dinamicità, a causa anche della persistente crisi dei consumi.

Negli ultimi anni il settore degli autoveicoli ha subito profondi mutamenti, causati da fattori endogeni ed esogeni che ne hanno aumentato la complessità e ridotto la produzione – soprattutto di autovetture - implicando, per gli operatori, la necessità di utilizzare approcci di business innovativi. Tra i principali fattori di criticità del settore vi è una sovra-capacità produttiva degli impianti, un'accesa competizione sui mercati maturi e la necessità di affermarsi sui nuovi mercati emergenti, l'affacciarsi dei nuovi produttori asiatici, un consumatore più informato ed attento nelle scelte. A ciò si aggiunge la bassa crescita del mercato, collegata alla contrazione dei consumi a livello mondiale per la particolare congiuntura economica. Tali elementi hanno inciso fortemente sulla situazione economica e finanziaria delle imprese del settore.

La differenza tra risultato operativo e risultato economico è dovuta in gran parte alla gestione finanziaria, ed in particolare alla presenza di interessi passivi che incidono molto. Tuttavia nell'ultimo anno si è verificata una lieve riduzione del peso degli oneri finanziari, situazione dovuta non ad una riduzione dell'indebitamento (Leverage) che, invece, torna a crescere nel 2015, ma ad una riduzione del costo unitario dell'indebitamento.

Indicatori di redditività dell'industria napoletana degli autoveicoli

Tabella 3.2. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
ROI	-5,3%	-0,6%	2,2%	4,5%
Leverage	11,0	6,4	2,5	3,4
Incidenza degli oneri finanziari sulla gestione finanziaria	-100,1%	-101,8%	-109,1%	-80,1%
ROS	-34,1%	-0,4%	0,6%	8,2%
Tasso di rotazione degli impieghi	0,16	1,83	3,59	0,56

Dall'analisi dell'evoluzione della struttura patrimoniale nel periodo 2011-2014 si evince che le imprese napoletane del settore degli autoveicoli hanno trasformato la composizione degli investimenti rendendola più flessibile (con un tasso di rigidità degli impieghi del 34,9%), mentre in riferimento alla composizione dei finanziamenti, migliora negli ultimi due anni l'indice di autonomia finanziaria, vale a dire il peso del capitale proprio sul totale dei finanziamenti. Infine, si rileva negli ultimi anni un miglioramento della struttura finanziaria sia per una crescita della capacità di copertura globale delle immobilizzazioni che segnala una buona situazione finanziaria ed un corretto utilizzo delle fonti di finanziamento sia per un miglioramento dell'indice di disponibilità che esprime la capacità di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve.

Indicatori patrimoniali e finanziari dell'industria napoletana degli autoveicoli

Tabella 3.3. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
Indice di rigidità degli impieghi	69,9%	76,2%	36,8%	34,9%
Indice di autonomia finanziaria	10,2%	19,0%	69,2%	53,9%
Indice di copertura globale delle immobilizzazioni	0,17	0,24	1,65	1,37
Indice di disponibilità	0,35	0,29	1,78	1,85

La composizione della filiera locale

Il settore degli autoveicoli napoletano, oggi come in passato, è rappresentato in primo luogo dallo stabilimento di assemblaggio di autovetture a Pomigliano d'Arco di FIAT Chrysler Automobili (FCA) e dall'economia ad esso collegata. Ciò è evidenziato principalmente dal valore economico prodotto, dall'incidenza degli addetti sull'occupazione provinciale e dalla capacità di spingere la qualificazione e la crescita del sistema produttivo territoriale in direzione dell'innovazione e della competitività internazionale².

In base alle informazioni più aggiornate disponibili³, la parte centrale della filiera si compone di un nucleo di 37 imprese che dispongono di almeno un'unità locale nel territorio provinciale e che sono focalizzate su produzioni specificamente di autoveicoli.

Non sono, in questo ambito, considerate le imprese che pur partecipando alla filiera, non sono specializzate su di essa; si tratta, in questi casi, di imprese che operano nei livelli inferiori di fornitura di materiali, componentistica minore (di tipo generalista) e lavorazioni non esclusivamente di autoveicoli e/o che sono impegnate in misura maggiore in altre filiere produttive.

Strutturalmente la filiera degli autoveicoli ha confini sfumati e che diventano sempre meno visibili, scendendo lungo la catena di fornitura. Si va cioè da imprese esclusivamente identificate con il settore, nel caso di FCA e dei fornitori nei primi livelli di fornitura, per poi passare ad imprese sempre meno specializzate nella subfornitura di livello inferiore. Per questa ragione le informazioni che qui utilizziamo sottostimano la dimensione complessiva del settore, ma restituiscono una rappresentazione appropriata della componente centrale della filiera. Dunque, tra le 37 imprese qui considerate per stimare la consistenza della filiera napoletana, rientrano lo stabilimento di assemblaggio di Pomigliano d'Arco, le sette imprese che operano *intra moenia* in FCA, le 10 imprese di fornitura di primo livello che operano quasi esclusivamente per il settore autoveicoli e gli 11 subfornitori di secondo o terzo livello che hanno quote significative di produzione e/o fatturato dipendente dal settore autoveicoli.

² Si rimanda a SRM (2012) che ha affrontato questi aspetti in relazione specifica al settore automotive ed alle regioni meridionali.

³ Le informazioni sono state costruite attraverso indagine empirica diretta a partire dalla base dati elaborata in Pirone (2014), qui aggiornate a luglio 2015.

Imprese e addetti del core della filiera degli autoveicoli in provincia di Napoli

Tabella 3.4. - Fonte: indagine empirica diretta, aggiornamento a luglio 2015

Tipo di impresa	Numero totale	Imprese	Località	Numero totale addetti
Gruppo FCA	9	FCA Pomigliano	Pomigliano d'Arco	5.669
		WCL Nola	Nola	
		FIAT Services	Pomigliano d'Arco	
		FCA Powertrain	Pomigliano d'Arco	
		Comau	Pomigliano d'Arco	
		Elasis	Pomigliano d'Arco	
		Crif	Pomigliano d'Arco	
		Fenice	Pomigliano d'Arco	
		P.C.M.A. Spa	Pomigliano d'Arco/Napoli	
Imprese intra moenia FCA Pomigliano	7	De Vizia Transfer Spa	Pomigliano d'Arco	445
		Manital Sps	Pomigliano d'Arco	
		P.Labs Srl	Pomigliano d'Arco	
		Lifi Srl	Pomigliano d'Arco	
		Novafero Srl	Pomigliano d'Arco	
		Pellegrini Spa	Pomigliano d'Arco	
Fornitori di 1° livello	10	Sirio Scpa	Pomigliano d'Arco	2.523
		Ben Vautier Spa	Caivano	
		Dytech Sinter Spa	Arzano	
		Meridbulloni	Castellammare	
		Tiberina Pomigliano Srl	Pomigliano d'Arco	
		Lear Corporation Italia Srl	Caivano	
		P.P.G. Spa	Caivano	
		Adler Plastic Spa	Ottaviano	
		T.T.A. Srl	Acerra	
Fornitori di 2° e 3° livello	11	A.S.M. Automotive Srl	Napoli	180
		Magneti Marelli Spa	Caivano	
		P.C.M. Srl	Acerra	
		L.M.S. Srl	Caivano	
		A.T. – App. termoplastiche Srl	Caivano	
		Sideralba Spa	Acerra	
		Stamplast Srl	Acerra	
		Meristamp Srl	Nola	
		S.G.A. Srl	Scisciano	
		Erreci Plast	San Vitaliano	
		Fu.Al. Snc	Somma Vesuviana	
Totale	37	Italiana Imballaggi Srl	Caivano	8.817
		Mondo Plast Srl	Acerra	

Dal punto di vista territoriale, la parte più rilevante della filiera degli autoveicoli napoletana, in termini di valore prodotto, è concentrata nel sito industriale di Pomigliano d'Arco dove, oltre alla

localizzazione dello stabilimento di assemblaggio FCA, ci sono le imprese di servizio industriale che operano all'interno del perimetro dello stabilimento FCA (*Service Suppliers intra moenia*) e di alcune grandi imprese di componentistica del primo livello di fornitura⁴. La seconda area provinciale di localizzazione è la zona ASI (Area di sviluppo industriale)⁵ di Caivano dove sono insediate le imprese che operano al primo livello di fornitura, dotate di grandi impianti di produzione⁶. Un altro gruppo di imprese di subfornitura sono localizzate nell'area industriale di Acerra⁷, si tratta soprattutto di imprese che operano al secondo e terzo livello di subfornitura. Va poi ricordata la localizzazione a Ottaviano della Adler Plastic Spa che rappresenta il principale gruppo industriale locale operante su scala internazionale nell'ambito della componentistica per automobili. Più frammentata è la mappa della localizzazione territoriale degli impianti di più ridotte dimensioni che operano nei livelli inferiori della subfornitura e che, data la conformazione urbanistica dell'area metropolitana napoletana, spesso si trovano insediate anche fuori dalle ASI.

Passando a considerare l'impatto della filiera sull'occupazione, secondo i dati aggiornati a luglio 2015, il numero di addetti che operano nel Napoletano può essere stimato in 8.817, pari al 63% del totale degli addetti del settore su scala regionale. Si tratta di un valore che segnala comunque una riduzione dell'occupazione di circa il 20% rispetto all'inizio della crisi nel 2008. I dati sulla riduzione degli addetti vanno valutati con maggiore attenzione, tenendo anche conto che una quota elevata degli occupati, stimabile intorno al 20-25%, è stata interessata in maniera continuativa dalle diverse misure di Cassa integrazione guadagni (CIG ordinaria, straordinaria e in deroga) che, ricordiamo, consentono la sospensione dall'attività in continuità di rapporto di lavoro. Questi dati sono indicativi della riduzione delle dimensioni economiche totali della filiera napoletana durante la crisi. Tale processo è stato fortemente condizionato dalle scelte strategiche di

⁴ Ci riferiamo in particolare alla Tiberina Pomigliano che realizza particolari lastrati in lamiera.

⁵ Si tratta di aree concesse dai comuni con lo scopo di sviluppare le attività produttive.

⁶ Tra le principali imprese che operano prevalentemente nel settore degli autoveicoli e che sono dotate di stabilimenti di produzione localizzati nell'area ASI di Caivano ricordiamo Ben Vaurier, Magneti Marelli, PPG Industries Italia, Lear Corporation, LMS e Applicazioni termoplastiche.

⁷ Dythec Sinter, PCM, Sideralba, Stampplast, Meridstamp. Tranne la prima, le altre operano nella subfornitura di secondo e terzo livello.

FCA riferite alle produzioni da realizzare negli stabilimenti italiani, in particolare la ristrutturazione del sito di Pomigliano d'Arco e l'avvicendamento delle produzioni negli altri stabilimenti italiani alle quali sono legate quote significative delle attività industriali dei fornitori localizzati nel Napoletano.

Per valutare correttamente i dati della produzione di automobili in Italia è necessario considerare che a fronte della leggera riduzione dei volumi prodotti nel triennio 2013-2015, è in corso una profonda trasformazione della composizione della gamma di prodotti, con lo spostamento verso i segmenti a più elevato valore aggiunto: dall'utilitaria (FIAT Punto) ai SUV per la SATA di Melfi, dalle medie compatte alle berline sportive (Alfa Romeo Giulia) a Cassino, all'investimento per Maserati a Grugliasco.

Questo processo non ha riguardato gli stabilimenti di Mirafiori e Pomigliano d'Arco, ma mentre per Mirafiori sono previste produzioni di nuovi modelli SUV, per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, oggi impiegato per la piccola utilitaria Nuova Panda, anche per il prossimo periodo di programmazione FCA 2014-2018 non sono previste nuove produzioni.

Stabilimenti FCA in Italia e produzioni di automobili

Tabella 3.5. - Fonte: elaborazioni su dati FCA
Valori arrotondati alle centinaia

Stabilimenti	2013	2014	2015 gen-ago
FCA - Mirafiori (TO)	18.000	17.000	10.000
Maserati - Grugliasco (TO)	12.000	32.000	20.000
Maserati - Modena	5.500	4.500	2.500
Ferrari - Maranello (MO)	7.000	7.200	5.400
FCA - Cassino (FR)	65.000	45.000	28.000
FCA - Pomigliano d'Arco (NA)	153.000	153.000	112.000
SATA - Melfi (PZ)	105.000	95.000	130.000
Totale	365.500	353.700	307.900

La ripresa della produzione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco con la Nuova FIAT Panda nell'autunno del 2011 ha coinvolto in misura minore rispetto al passato la filiera produttiva locale, alimentando soltanto la parte sopravvissuta alla drastica ristrutturazione avviata dal 2008 in poi, dopo la fine delle forniture per i modelli Alfa Romeo. Ciò è stato anche determinato dalle condizioni effettive di utilizzo della capacità produttiva dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, molto inferiore rispetto a quanto

programmato: rispetto alla capacità installata di circa 280.000 vetture/anno su tre turni di lavoro giornalieri, per ragioni di mercato l'impianto dal 2012 si è attestato su un livello produttivo effettivo in media di poco più di 150.000 vetture/anno su due turni di lavoro giornalieri. Ciò ha significato una domanda di forniture per la filiera molto inferiore a quanto inizialmente programmato e, quindi, un'eccedenza di capacità produttiva.

Contestualmente la filiera degli autoveicoli locale ha subito anche la riduzione della domanda proveniente dagli altri stabilimenti italiani di FCA dove si è scelto strategicamente negli anni di crisi un più lento avvicendamento dei modelli in produzione, in particolare alla SATA di Melfi, e agli stabilimenti FCA di Cassino e Mirafiori⁸.

La ripresa della produzione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco con la Nuova FIAT Panda ha avuto fin dal 2012 un'incidenza rilevante sull'intera produzione di autovetture in Italia. Osservando i dati sulla produzione nazionale di autoveicoli⁹ si rileva che il modello della Nuova Panda ha coperto una quota pari al 35% del totale vetture costruite in Italia nel 2012, salendo poi al 38%-39% nei due anni successivi. La quota percentuale della Nuova Panda sul totale prodotto in Italia si è ridotta nei primi mesi del 2015 al 31%, soprattutto in connessione con la rapida crescita produttiva dello stabilimento SATA di Melfi, con i due nuovi modelli mini-SUV Jeep Renegade e FIAT 500X. Ciò nonostante la Nuova Panda rappresenta il modello di autovettura costruito in Italia più venduto in Europa e, più in generale, è il secondo modello del gruppo FCA più venduto nel Vecchio Continente, secondo soltanto alla FIAT 500.

⁸ Per un quadro aggiornato dettagliato sulle produzioni degli stabilimenti italiani dei gruppi FCA e CNH Industrial si rimanda a Bubbico (2014).

⁹ Si tenga conto che i dati sulla produzione in Italia qui considerati riguardano le autovetture in senso stretto, escludendo pertanto i veicoli commerciali leggeri.

Produzione della FIAT Nuova Panda

Tabella 3.6. - Fonte: elaborazioni su dati European Automobile Manufacturers Association (EAMA) e International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Anno	Produzione FIAT Nuova Panda (n° autovetture)	Produzione totale di autovetture in Italia (n° autovetture)	Quota di Nuova Panda sul totale (%)
2012	138.922	396.817	35
2013	152.727	388.465	39
2014	152.332	401.317	38
2015 (gen-lug)	105.714	343.430	31

La filiera degli autoveicoli¹⁰ ha per sua natura una significativa incidenza sulla bilancia commerciale internazionale, come si può osservare dall'analisi dei dati ISTAT sugli scambi commerciali internazionali. Per la provincia di Napoli le statistiche evidenziano che, con la ristrutturazione realizzata durante gli ultimi anni di crisi del settore, la filiera ha visto ribaltato il tradizionale rapporto tra importazioni ed esportazioni che aveva connotato lo sviluppo degli autoveicoli nel decennio precedente come settore ad elevata propensione all'esportazione con saldi nettamente positivi sulla bilancia commerciale territoriale. Dal 2012, invece, si registra un saldo commerciale negativo per gli autoveicoli e ciò è dovuto all'aumento progressivo del valore delle importazioni e alla contemporanea riduzione del valore delle esportazioni, in controtendenza rispetto a quanto si osserva nel resto del paese¹¹.

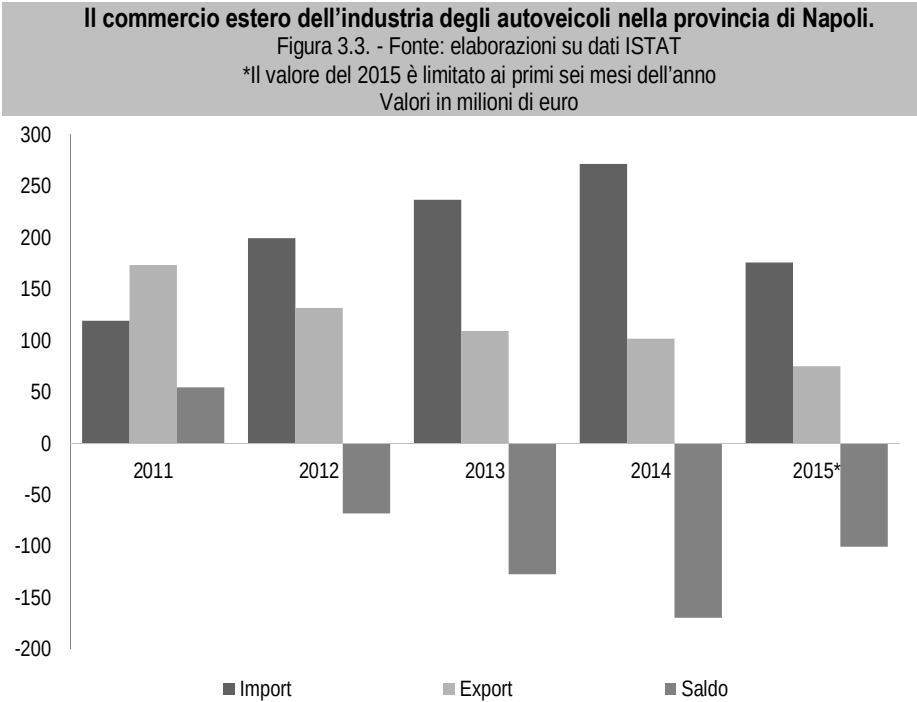
Questo andamento della bilancia commerciale di settore è influenzato, per una parte rilevante, dal cambio di missione produttiva dello stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco. Con l'avvio della produzione del modello Nuova Panda, aumentano le importazioni di componentistica dall'estero, in particolare dall'Est Europa, come si dirà meglio in seguito, sia da parte di FCA, sia del gruppo di imprese locali che operano nei primi livelli di fornitura.

Allo stesso tempo si riduce il valore totale della produzione FCA esportata, sia perché il valore per unità di prodotto è più basso

¹⁰ In questa analisi consideriamo, in particolare, i dati sul valore (in euro) delle importazioni e delle esportazioni di merci appartenenti ai gruppi merceologici Autoveicoli, Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi, Parti e accessori per autoveicoli e loro motori che in base ai codici ATECO 2007 (gruppi a 3 cifre) corrispondono ai gruppi CL291, CL292 e CL293.

¹¹ Le analisi dell'ANFIA (2014) sulla bilancia commerciale internazionale evidenziano che il comparto della componentistica automotive ha prodotto già a partire dal 2010 rilevanti saldi positivi, sottolineando che la filiera si è ristrutturata in direzione dei mercati internazionali, servendo anche dall'Italia clienti esteri.

rispetto a quando a Pomigliano si costruivano i modelli Alfa Romeo, sia anche perché i volumi diretti all'estero sono quantitativamente inferiori. Va tenuto conto, infatti, che la quota di FIAT Panda venduta sui mercati internazionali sul totale della produzione realizzata è pari a circa la metà rispetto a quella che si registrava con i prodotti a marchio Alfa Romeo: indicativamente, tale quota è passata dal 50% al 25%. Queste condizioni appaiono confermate anche dai dati riferiti alla prima metà del 2015.



Si registra un recupero di centralità dell'area napoletana, come si può osservare considerando l'incidenza delle esportazioni del settore autoveicoli sul totale delle esportazioni regionali. I dati ISTAT, più nel dettaglio, evidenziano che con riferimento alla prima metà del 2015 la quota dell'export campano degli autoveicoli provenienti dalla provincia di Napoli sale di oltre dieci punti percentuali, passando dal 31% del 2014 al 41,8% del primo semestre del 2015. Nello stesso periodo, cresce anche l'incidenza dell'export autoveicoli napoletano sul totale delle esportazioni campane, passando dal 1,1% del 2014 al 1,5% del primo

semestre del 2015. Si tratta di un'inversione di tendenza rispetto al triennio 2012-2014 che aveva visto entrambi gli indicatori prima decrescere e poi arrestarsi su valori più bassi.

Indicatori del valore dell'export dell'industria napoletana degli autoveicoli

Tabella 3.7. - Fonte: elaborazioni su dati ISTAT
Valori percentuali

	2011	2012	2013	2014	2015 (1° sem.)
Quota su export autoveicoli campano	50,7	39,9	31,0	31,0	41,8
Quota sul totale export campano	1,8	1,4	1,1	1,1	1,5

Si tratta dei primi deboli segnali di ripresa della filiera su scala locale che potrebbero rafforzarsi in relazione al perdurare delle condizioni di crescita che si osservano nella domanda automobilistica, europea¹² e italiana, e soprattutto sotto la spinta degli investimenti per le nuove produzioni che FCA sta completando negli stabilimenti italiani del gruppo.

La ristrutturazione della catena di fornitura

La crisi degli anni 2008-2013 ha portato ad un drastico calo della domanda di autovetture in Europa che è il mercato di riferimento per le produzioni realizzate nella filiera napoletana. Dal 2014 si osserva, però, una rapida ripresa che, dai primi dati disponibili per il 2015, si va consolidando. Per avere la dimensione del crollo del mercato auto, si può considerare che le vendite in Europa sono passate da circa 16 milioni nel 2007 a circa 12,3 milioni nel 2013. Con il 2014 s'inverte questa tendenza negativa e si registra una crescita di +5% e poi, per i primi otto mesi del 2015, un +8,6%¹³ che, pur non portando le vendite ai livelli pre-crisi, segnala una rapida crescita della domanda di mercato che ha rimesso in moto la filiera degli autoveicoli nazionale, con i primi segnali positivi visibili anche su scala locale, nell'industria napoletana.

Al di là degli andamenti di mercato, le trasformazioni recenti della filiera degli autoveicoli a Napoli sono collegate però principalmente a dinamiche industriali. Infatti negli anni più recenti

¹² Elaborazioni su dati EAMA - European Automobile Manufacturers Association.

¹³ Per un'analisi dettagliata ed aggiornata si rimanda al rapporto dell'Osservatorio della filiera autoveicolare in Italia (2015) che ha l'emblematico titolo *Fuori dal tunnel*.

le ristrutturazioni del settore hanno modificato il profilo del sistema produttivo locale in relazione a due processi contestuali già accennati sopra: da una parte, l'investimento per la ristrutturazione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco con il cambio di strategia di prodotto e, dall'altra parte, il riorientamento strategico delle imprese locali verso una più ampia diversificazione di mercato e, di conseguenza, la trasformazione della *governance* della catena di subfornitura.

Per quanto riguarda il primo processo, FCA ha modificato la missione produttiva dello stabilimento di Pomigliano d'Arco assegnandogli, dopo una lunga e controversa vertenza sindacale¹⁴, la produzione esclusiva del modello FIAT Nuova Panda (segmento *small cars*), in produzione da novembre 2011. Ciò ha consentito, dopo un biennio di drastica riduzione dell'attività, la ripresa della produzione di autovetture con volumi significativi in termini di effetti sull'economia locale¹⁵. Con la nuova produzione, però, si sono modificate anche le relazioni di fornitura, soprattutto per le diverse caratteristiche della componentistica richiesta. Come osservato in precedenti ricerche empiriche¹⁶, su scala locale ciò ha comportato un adattamento delle relazioni produttive con i partner industriali fornitori di primo livello che hanno seguito il progetto d'investimento per la Nuova Panda, ma anche la sostituzione di una quota di subfornitori locali e nazionali, sia ad opera di FCA, sia dei fornitori di primo livello. Al loro posto sono state scelte imprese localizzate nell'Est Europa che già operavano nella catena di fornitura dello stabilimento polacco di FIAT Poland dove si assemblano tutti gli altri modelli del segmento *small cars*.

Queste imprese, mantenendo standard di qualità adeguati al segmento di prodotto di riferimento della Nuova Panda, si sono mostrate in grado di offrire prezzi inferiori, sia in relazione ai più bassi costi di produzione, sia per le economie di scala che realizzano. In conseguenza di questi processi, la produzione della

¹⁴ Il dibattito sulla vertenza di Pomigliano ha alimentato un'ampia letteratura la cui sintesi esula da questo lavoro; per analisi specifiche sul nuovo sistema contrattuale in FIAT si rimanda a Berta (2011) e Rebaudengo (2015); per una lettura critica si veda CRS (2011).

¹⁵ Lo stabilimento di Pomigliano d'Arco con la fine della produzione dei modelli Alfa Romeo 147 e GT nel 2010 e della 159 nel 2011 aveva ridotto i volumi produttivi a circa 22.300 unità nel 2010 e poi a 10.400 unità nel 2011; con la produzione di FIAT Nuova Panda riporta la produzione dal 2012 in avanti a oltre 150.000 vetture/anno.

¹⁶ Si rimanda in particolare allo studio di Pirone (2013).

Nuova Panda su scala locale ha di fatto ridotto le opportunità di espansione della subfornitura locale.

Il secondo processo, d'altra parte, ha riguardato le imprese locali di subfornitura che hanno affrontato con successo la ristrutturazione del settore, principalmente mettendo in campo strategie di diversificazione, fin dal 2008, e riorientando le forniture sia verso gli altri stabilimenti del gruppo (in Italia e all'estero), sia verso altri diversi produttori europei di automobili, provando così a ridurre la tradizionale quota di dipendenza dallo stabilimento di Pomigliano d'Arco e dal gruppo FCA. Sfruttando in particolare le specializzazioni acquisite con le forniture per i modelli Alfa Romeo, hanno mantenuto quote di produzioni di materiali e componentistica dirette a modelli di autovetture di segmento (e standard di qualità) superiori. Ciò ha consentito a queste imprese di diversificare le produzioni verso gli altri stabilimenti del gruppo, in primo luogo verso lo stabilimento FCA di Cassino e Sevel di Atesa (Chieti) e poi sempre più verso lo stabilimento di Melfi (Potenza), dopo la messa in produzione nel 2014 dei due nuovi mini-SUV, Jeep Renegade e FIAT 500X, che hanno riscontrato il favore del mercato¹⁷, sfruttando anche la crescita della domanda nel loro segmento di mercato di riferimento. Non tutte le imprese di subfornitura hanno però seguito questa strategia. Permane tra le imprese locali una quota che ha conservato rapporti di dipendenza diretta con uno dei fornitori di primo livello (*captive supplier*) e che basano la loro competitività sulla prossimità e sulla capacità di contenere i prezzi, secondo un modello imprenditoriale tradizionale per la realtà locale.

Più in generale l'intera catena è stata segnata durante gli anni della crisi da una forte spinta ad aumentare l'efficienza delle attività manifatturiere per migliorare la competitività sui costi, la qualità e l'affidabilità del prodotto. La crescita della concorrenza ha riguardato proprio i mercati maturi europei e statunitensi, dove più è impegnata la filiera degli autoveicoli locale. Per affrontare questa sfida è emersa da tempo la centralità dell'efficienza del *manufacturing*, vale a dire di mettere a punto un sistema di

¹⁷ Con riferimento ai primi sette mesi del 2015, i dati della *European Automobile Manufacturers Association*, registrano in Europa vendite di circa 32.000 unità di Jeep Renegade e di 37.000 unità di FIAT 500X. Nello stabilimento SATA di Melfi, questi nuovi prodotti si affiancano allo storico modello FIAT Punto (nella versione Evo) che è stato confermato in produzione, data la tenuta della domanda di mercato: sulla base della stessa fonte si rilevano circa 87.000 mila unità vendute nel 2014 e ancora 51.000 nei primi sette mesi del 2015.

produzione ad elevata produttività e affidabilità. Negli ultimi decenni l'affinamento dei principi della «produzione snella» hanno progressivamente portato alla definizione di standard di produzione che sono stati codificati nel *World Class Manufacturing* (WCM).¹⁸ Tale sistema è stato da tempo adottato da FIAT (già nel piano industriale 2007-2010) con il *FIAT Auto Production System*, poi impiegato per la ristrutturazione di Chrysler e oggi impiegato come sistema corrente in FCA.¹⁹

Il piano industriale FCA e lo sviluppo della filiera locale

L'intero settore degli autoveicoli napoletano, nonostante la diversificazione e l'internazionalizzazione del comparto della componentistica, mantiene un forte legame con le produzioni del gruppo FCA. Pertanto le prospettive industriali delle imprese della componentistica e delle lavorazioni per il settore sono fortemente condizionate dalle scelte strategiche del Gruppo. Per questo è opportuno soffermarsi sulle indicazioni in merito alle strategie di FCA che sono emerse dall'ultimo piano industriale, presentato il 6-7 maggio 2014 negli USA (FCA, 2014), che ha illustrato i principi e le scelte alla base delle strategie e dei programmi di sviluppo per il periodo 2014-2018. Tali scelte – riferite in particolare alla

¹⁸ Il WCM è un'etichetta che indica sia un consorzio di imprese appartenenti a settori diversi e orientate alla ricerca di un livello di eccellenza nella produzione, sia una filosofia operativa e una metodologia di organizzazione e di miglioramento continuo delle prestazioni della fabbrica. Il WCM prevede di raggiungere un elevato livello di qualità costruttiva «facendo di più con meno», vale a dire che il miglioramento continuo va abbinato al risparmio di risorse. L'obiettivo è quello di: «migliorare la qualità degli stabilimenti di produzione, aggredendo contemporaneamente ogni tipo di inefficienza e di spreco. Dall'organizzazione di fabbrica alla manutenzione, dal sistema di qualità alla logistica, dall'organizzazione del lavoro all'automazione, tutto deve essere ripensato e finalizzato al produrre meglio, in un tempo inferiore e con un minor uso di risorse umane e impiantistiche» (Volpato 2008, p. 168).

¹⁹ In generale, la filiera è spinta ad investire per mantenere aggiornati gli standard ambientali e per la sicurezza. Le linee di tendenza generali che coinvolgono tutte le filiere connesse alla produzione dell'automobile hanno come obiettivi principali: (a) l'efficienza energetica, (b) la sostenibilità ambientale e (c) la sicurezza. Si tratta di macro-obiettivi che sono variamente articolati a seconda delle macro-aree di riferimento, ma che sono assunti dalle istituzioni che, in funzione di questi, aggiornano la regolamentazione e definiscono le politiche industriali. Per tale motivo si tratta di obiettivi che vengono assunti, in maniera variabile, dai diversi costruttori nelle loro strategie di sviluppo dei prodotti e dei processi produttivi. Queste si traducono poi in condizioni vincolanti per la competizione tra le imprese della componentistica e poi per i loro fornitori.

destinazione produttiva degli stabilimenti in Italia e in Europa, al numero e tipo di prodotto, ai volumi produttivi programmati, alle modalità organizzative e commerciali di ridefinizione dei rapporti con la catena di fornitura – sono rilevanti in quanto si ribaltano sulle imprese locali della componentistica che operano nei primi livelli di fornitura e, a scendere, vengono rielaborati e trasmessi ai livelli di fornitura inferiori, con margini di coordinamento e collaborazione tendenzialmente decrescenti scendendo i livelli di subfornitura.

Considerando i principali elementi della strategia industriale di FCA presentata per il quadriennio 2014-2018, emerge una prospettiva espansiva su scala globale, con effetti rilevanti anche per la filiera italiana e napoletana. L'obiettivo generale è quello di produrre 7 milioni di veicoli a fine 2018. Si tratta di una previsione di forte espansione delle vendite che viene localizzata soprattutto nei paesi a domanda crescente (area ACP²⁰, NAFTA²¹ e LATAM²²), mentre sul mercato europeo si prevede una crescita più contenuta delle vendite a fronte, però, di un significativo riposizionamento di mercato dei marchi e dei nuovi modelli.

A distanza di un anno e mezzo dalla presentazione del piano, emerge una criticità proprio su questi mercati emergenti, in particolare in Brasile dove la crescita economica non segue le previsioni positive, anzi secondo i dati congiunturali l'economia del paese potrebbe essere colpita da una fase recessiva. Su questo mercato il gruppo FCA è molto esposto per i marchi FIAT. Anche il mercato cinese esprime una domanda rallentata; mentre in Russia per ragioni geopolitiche si osservano tendenze divergenti rispetto alle previsioni del 2014.

Entrando più nel dettaglio si prevede nell'area EMEA²³ il passaggio nel periodo 2014-2018 da 1,1 milioni a 1,5 milioni di autoveicoli venduti: 500.000 in Italia, 600.000 in Europa e 400.000 negli altri paesi della macro-area EMEA.

In termini di marchi la previsione di vendita per il 2018 è così ripartita: 730.000 veicoli con marchio FIAT, 270.000 Jeep, 150.000 Alfa Romeo, 80.000 Lancia/Chrysler e 270.000 FIAT Professional. Gli stabilimenti coinvolti sono nove di assemblaggio

²⁰ Africa, Caraibi e Pacifico.

²¹ North American Free Trade Agreement (Accordo nordamericano per il libero scambio) fra USA, Canada e Messico.

²² Latin America.

²³ Europe, Middle East, and Africa (Europa, Medio Oriente e Africa).

(sei in Italia, e gli altri tre all'estero: Polonia, Serbia e Turchia) e sei di motori²⁴ (cinque in Italia e uno in Polonia).

Il programma d'investimento prevede il raggiungimento dell'obiettivo a fine periodo di 32 modelli per una quota di mercato del 10%. Analizzando il programma dei nuovi modelli si rileva un riposizionamento rilevante della composizione dell'offerta. I modelli FIAT sono razionalizzati intorno ai tre modelli 500²⁵, Nuova Panda²⁶ e, in programma, un nuovo modello in sostituzione dell'attuale Punto²⁷ per coprire i segmenti delle *small cars*, tradizionale mercato di riferimento del marchio e che impegnano la filiera napoletana sia perché legata più direttamente alla produzione della Nuova Panda e dei modelli derivati, sia perché i fornitori locali sono impegnati nelle produzioni degli altri modelli prodotti sulla stessa piattaforma industriale.

L'espansione produttiva più rilevante riguarda, invece, l'offerta dei modelli della categoria SUV: in particolare quella dei *small SUV*²⁸ dove si collocano le nuove produzioni della Jeep Renegade e della FIAT 500X²⁹. Nell'area dei *compact e mid & large SUV* si collocano, invece, oltre all'importazione dei modelli Jeep dagli USA, i nuovi prodotti Maserati e, probabilmente, nuovi prodotti con marchio Alfa Romeo in fase di progettazione. Per questo marchio, tuttavia, è in programma un forte investimento, pari a 5 miliardi di euro, che avrà i suoi frutti solo dalla fine del 2015, per arrivare a otto nuovi modelli sul mercato nel 2018, nei segmenti tradizionali di collocazione del marchio Alfa Romeo. L'obiettivo dichiarato nel programma è quello di conseguire un risultato di vendite di 400.000 vetture nel 2018, rispetto alle sole 74.000 vendute nel 2013. I dettagli industriali dell'operazione di rilancio del marchio

²⁴ Si prevede, d'altra parte, di impiegare la piattaforma produttiva europea del gruppo FCA, prevalentemente in Italia, anche per esportare una quota di prodotto verso i mercati extra-europei.

²⁵ Questi prodotti sono realizzati negli stabilimenti non italiani del Gruppo, in particolare, la 500 e 500 cabriolet (e la Lancia Y costruita sulla stessa piattaforma industriale) sono prodotte nello stabilimento di Tychy in Polonia; mentre la 500L è prodotta nello stabilimento FCA di Kragujevac in Serbia.

²⁶ La produzione della FIAT Nuova Panda è stata confermata a Pomigliano d'Arco fino al 2018, quando è programmata la sostituzione con nuovo modello.

²⁷ La produzione della Punto è confermata per tutto il 2016; è stata programmata una sostituzione con un modello dello stesso segmento che per ora è allocato nello stabilimento SATA di Melfi.

²⁸ Si prevede una crescita di mercato del 13,3% nel quadriennio considerato.

²⁹ Entrambi i modelli, prodotti sulla stessa piattaforma industriale, sono in produzione a Melfi dal 2014, con l'obiettivo dichiarato nel Piano industriale di raggiungere nel 2018 il risultato di 200.000 unità/anno.

Alfa Romeo non sono ancora completamente svelati, ma il primo progetto in corso di realizzazione riguardare il modello Giulia, la vettura del segmento *mid-size* già in produzione nello stabilimento di Cassino e che sarà sul mercato dal 2016. Questa produzione ha coinvolto anche una parte della filiera napoletana per alcune forniture.

Appare evidente una strategia che prevede il consolidamento nei mercati di riferimento – utilitarie e veicoli commerciali leggeri – e l'ingresso con marchi *premium* nei mercati a più elevato tasso di crescita per l'Europa e, in generale, a più alto valore aggiunto.

Il mercato europeo è tradizionalmente connotato dall'elevata quota di vendite di modelli utilitari e auto compatte (comprese le cosiddette *city cars*). Questo è il segmento di mercato che la FIAT ha storicamente presidiato e che nell'attuale strategie ha coperto con i modelli 500, Nuova Panda e Punto.

Nel corso degli ultimi anni, tuttavia, si osserva che alcuni segmenti hanno dei tassi di crescita superiori a quelli di mercato. Si tratta, in primo luogo, della domanda di SUV (*Sport Utility Vehicle*) che il gruppo FCA sta aggredendo principalmente con l'offerta dei modelli Jeep e il nuovo 500X oltre con quelli in fase di industrializzazione con gli altri marchi del gruppo. In secondo luogo, un più elevato tasso di crescita si osserva nel segmento delle berline sportive, dove FCA si sta riposizionando con i modelli Maserati e con le nuove Alfa Romeo.

Inoltre, anche all'interno dei segmenti bassi, sta sviluppando modelli *premium*, come per esempio la Lancia Ypsilon o la stessa 500, che in virtù di caratteristiche di design, equipaggiamento e prestazioni, si collocano sulle fasce alte di prezzo rispetto al segmento di riferimento.

Questi orientamenti strategici disegnano uno scenario d'investimenti che in Europa, se accompagnato da condizioni di mercato favorevoli come quelle dell'ultimo anno, potrebbero aprire la strada ad opportunità di crescita e qualificazione delle imprese della stessa filiera napoletana, sfruttando la posizione baricentrica e le economie di prossimità garantite dal quadrilatero ideale formato dai quattro stabilimenti di assemblaggio FCA nel Mezzogiorno d'Italia (Pomigliano d'Arco, Cassino, Atessa e Melfi).

È utile qui ricordare che il processo d'integrazione produttiva tra FIAT e Chrysler, oltre alla fusione societaria, si è realizzato fin dall'avvio dell'alleanza attraverso la condivisione delle architetture dei veicoli e della standardizzazione dei moduli e dei componenti. Nel piano 2014-2018 l'integrazione rappresenta una leva strategica

fondamentale non solo per abbattere i costi attraverso economie di scala (viene stimato un risparmio di circa 1,5 miliardi di euro nel quadriennio), ma anche per accelerare il lancio di nuovi prodotti e per ridefinire i rapporti produttivi e commerciali con i *suppliers*. FCA punta a ridurre il numero di architetture e a standardizzare moduli/componenti e ciò comporterà delle implicazioni nei rapporti che riguardano tutti i livelli della filiera di fornitura con effetti anche su scala locale. Ciò significa che le imprese che sono coinvolte nell'attuale catena di fornitura dei marchi ex-FIAT in Italia saranno con molta probabilità interessati da commesse anche per i marchi ex-Chrysler.

Gli orientamenti imprenditoriali nelle imprese locali di subfornitura

Un'interpretazione micro-territoriale dei processi di trasformazione della filiera autoveicoli locale è possibile sulla base delle informazioni raccolte attraverso una rilevazione diretta che aggiorna una recente ricerca sulle scelte di investimento delle imprese campane che operano nel settore della produzione di autoveicoli³⁰. Dalla rilevazione emerge che nelle strategie aziendali particolare rilevanza hanno le scelte imprenditoriali relative al livello di diversificazione³¹ (prodotto, clienti e mercati), pertanto in relazione a questa leva manageriale sono state raggruppate le imprese locali di subfornitura in quattro *cluster*.

Il primo cluster di imprese è costituito da «imprese a bassa diversificazione», vale a dire imprese monoprodotto, monocliente e non presenti sui mercati internazionali che si stima possa incidere per circa il 15% delle imprese locali di subfornitura. Per queste imprese le minacce sono connesse principalmente alla forte dipendenza dall'unico cliente a cui è diretta l'attività produttiva e dall'andamento del settore *autoveicoli*. Quest'ultimo è stato un fattore estremamente critico negli ultimi anni di crisi del mercato italiano, sia per le vendite, sia per la produzione di autovetture.

³⁰ Per i dettagli sullo studio si rimanda a Pirone (2014). È stato intervistato un campione rappresentativo della filiera campana composto da 27 imprese (fra cui nove localizzate nell'area metropolitana di Napoli).

³¹ Il grado di diversificazione delle imprese è stato analizzato a partire dalle informazioni sulla ripartizione del fatturato per prodotto, per cliente e per mercato di destinazione. Sulla base delle informazioni elaborate, si osserva che considerando le imprese per numero di prodotti, numero di clienti e mercati geografici di sbocco emergono quattro *cluster*.

Per queste imprese, pertanto, le prospettive strategiche si focalizzano su due priorità. La prima è rappresentata dalla ricerca di una più forte integrazione strategica con il cliente di riferimento, al fine di rendere al cliente meno conveniente la sostituzione del fornitore. In questo senso, l'adozione di nuovi modelli organizzativi, l'aumento dell'efficienza e la condivisione di programmi di sviluppo vengono considerate scelte vincenti da perseguire. La seconda priorità delle imprese di questo *cluster* è rappresentata dalla diversificazione sia sul fronte dei clienti (fare lo stesso prodotto per nuovi clienti), sia sul fronte dei prodotti/lavorazioni (fare nuovi prodotti per nuovi clienti e nuovi settori), al fine sia di ridurre la dipendenza dal cliente di riferimento, ma anche di mettersi al riparo dalle oscillazioni cicliche del settore autoveicoli che strutturalmente impone riduzioni di attività, sia per motivi relativi all'avvicendamento dei prodotti, sia per ragioni macro-economiche di mercato. Tali scelte imprenditoriali richiedono un adattamento delle competenze delle maestranze e delle conoscenze aziendali, anche in ambito direzionale, sulle quali si intende investire attraverso attività specifiche di formazione.

Il secondo *cluster* comprende le «imprese a media diversificazione internazionalizzate» che si caratterizzano per il fatto di essere aziende monoprodotto, con un minimo grado di diversificazione di clienti, ma presenti sui mercati internazionali.

Questo tipo di impresa ha un'incidenza sulla filiera locale stimabile intorno al 25% del totale delle imprese operanti nel settore. La condizione di imprese-monoprodotto/lavorazione è compensata dalla diversificazione dei mercati di sbocco, sia di clienti sia di mercati geografici. Le minacce che si presentano a queste imprese riguardano i limiti di conoscenze e competenze su specifici mercati emergenti, per esempio, in Europa (Serbia, Polonia, Romania), e fuori dall'Europa (Brasile e Cina). Si tratta delle aree a più intensa crescita della produzione autoveicolare che offrono i più ampi margini di aumento della domanda di subforniture. In questa prospettiva le strategie imprenditoriali assumono come scelta cruciale quella di sviluppare ulteriormente l'internazionalizzazione attraverso la penetrazione nelle aree geografiche con più elevati tassi di crescita industriale. Per arrivare a tale risultato le strategie d'impresa rilevate puntano, da una parte, ad una maggiore integrazione con i principali clienti collocati nel primo livello di fornitura per seguirli nelle loro operazioni manifatturiere nei mercati esteri; dall'altra parte, si punta sempre

più a migliorare l'efficienza dei processi produttivi e dell'organizzazione aziendale, attraverso investimenti in nuove tecnologie di produzione e nuovi modelli organizzativi.

Il terzo *cluster* si riferisce alle «imprese a media diversificazione nazionali» che sono caratterizzate da un'offerta diversificata di prodotti, con un ventaglio clienti diversificato e operante su scala nazionale e regionale. Questo tipo di impresa ha un'incidenza sulla filiera locale che si stima possa superare di poco il 25% del totale.

Si tratta di imprese che in virtù di un mix di prodotti, clienti e mercati - anche settorialmente diversificati - non si presentano fuori dai confini nazionali. La variabilità degli sbocchi di mercato è tale da consentire un certo margine di protezione dalla cattura in dinamiche rischiose che riguardano la committenza, il prodotto e il mercato di riferimento. Per queste imprese la principale minaccia è rappresentata dagli andamenti macro-economici e da quelli relativi ai singoli settori di riferimento che, in caso di perdurante crisi, potrebbero richiedere ridimensionamenti e aggiustamenti strutturali dell'attività imprenditoriale. Per queste imprese l'orientamento imprenditoriale è indirizzato a costruire strategie di aumento dell'efficienza produttiva, operando attraverso l'innovazione tecnologica e organizzativa dei processi produttivi.

Queste scelte strategiche mirano, inoltre, ad ottenere maggiori risultati in termini di qualità, anche attraverso lo sviluppo di un sistema interno di controllo di qualità più efficace. L'intervento sul processo produttivo, d'altra parte, punta anche ad ottenere una maggiore flessibilità per garantire il grado di adattabilità della produzione alle scelte di bilanciamento dell'attività manifatturiera tra prodotti e lavorazioni destinate a diversi clienti/mercati/settori.

Accompagnata ad un'adeguata formazione delle maestranze, ciò potrebbe consentire una maggiore reattività rispetto alle richieste di mercato.

Il quarto *cluster* è formato da «imprese a elevata diversificazione» che si distinguono per un'offerta diversificata di prodotti e un'ampia varietà di clienti e di mercati di sbocco, anche dal punto di vista settoriale. Si stima che circa un terzo delle imprese della subfornitura rientrino in questo tipo. Si tratta di imprese che hanno sviluppato lavorazioni/produzioni molto diversificate e, per una quota, hanno anche internazionalizzato i mercati di riferimento. Le minacce che provengono dal contesto riguardano il cattivo andamento del settore nel mercato italiano e in quello europeo, la crescita dei livelli di competitività e la

richiesta di accrescere gli standard manifatturieri per poter continuare a operare nell'ambito della subfornitura.

Di fronte alle sfide poste dalla filiera, le prospettive imprenditoriali si concentrano su scelte strategiche che riguardano, in primo luogo, la crescita dell'efficienza dei processi produttivi per contenere i costi, aumentare la flessibilità e migliorare la qualità della produzione. In questa direzione, a seconda della realtà aziendale, sono programmati interventi sia di carattere tecnologico sia di carattere organizzativo tali da poter ottenere obiettivi manifatturieri entro gli standard previsti dal settore. In secondo luogo, gli orientamenti strategici sono diretti a ridimensionare la quota di fatturato dipendente dalla produzione di autoveicoli, in una strategia di riequilibrio produttivo settoriale tale da mettere l'azienda al riparo dalle crisi cicliche del settore. In terzo luogo, per le imprese già operanti sui mercati internazionali, l'orientamento è quello di accrescere le operazioni manifatturiere e commerciali nei mercati esteri. Lungo queste tre direttrici di sviluppo dell'attività imprenditoriale si collocano fabbisogni formativi che riguardano le competenze per gestire l'innovazione tecnologica dei processi produttivi, i cambiamenti organizzativi e le scelte di penetrazione dei mercati internazionali.

3.2. AEROSPAZIO

Un inquadramento congiunturale del settore

Il settore aerospaziale napoletano costituisce un polo strategico per tutto il Mezzogiorno, concentrando il 68% delle esportazioni ed il 51% degli addetti dell'aerospaziale meridionale. Nel 2014, però, subisce un calo del 6,6% delle esportazioni, che peraltro prosegue, aggravandosi, nel primo trimestre 2015, evidenziando quindi difficoltà di tenuta sui mercati internazionali. Nonostante tale battuta di arresto, e la crescita del 28% delle importazioni, il saldo commerciale del settore rimane positivo. Le difficoltà sui mercati esteri nel 2014 sembrano essere anticipate dal calo del numero di addetti nell'anno precedente: fra 2012 e 2013 scende del 12,4%, per una perdita di 835 unità, in linea con la tendenza meridionale (-7,5%).

Principali dati dell'industria napoletana aerospaziale

Tabella 3.8. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Infocamere. Anno 2014

* Dato riferito all'intero settore dei mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli, rimorchi e semirimorchi

** Dato al 2013

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno
Importazioni (euro)	237.069.128	239.989.797	578.659.801
Esportazioni (euro)	1.094.397.519	1.147.496.566	1.608.545.318
Saldo commerciale (euro)	857.328.391	907.506.769	1.029.885.517
Numero unità locali *	378	517	1.569
Addetti unità locali**	5.886	7.047	10.898

Analisi di bilancio del settore

Lo studio sugli aspetti economici e finanziari del mercato napoletano aerospaziale, realizzato attraverso l'analisi di dati di bilancio di un campione rappresentativo di imprese del settore³² permette di evidenziare le caratteristiche reddituali del mercato e le performance delle imprese che vi operano negli ultimi quattro anni. L'analisi di bilancio evidenzia una struttura economica dell'industria aerospaziale napoletana, che in termini di fatturato pesa il 69% sul Mezzogiorno, caratterizzata da una dimensione medio-piccola, con un fatturato medio a impresa di 5,8 milioni di euro, superiore al dato meridionale (4,1 milioni) ma molto distante da quello nazionale (45,8 milioni).

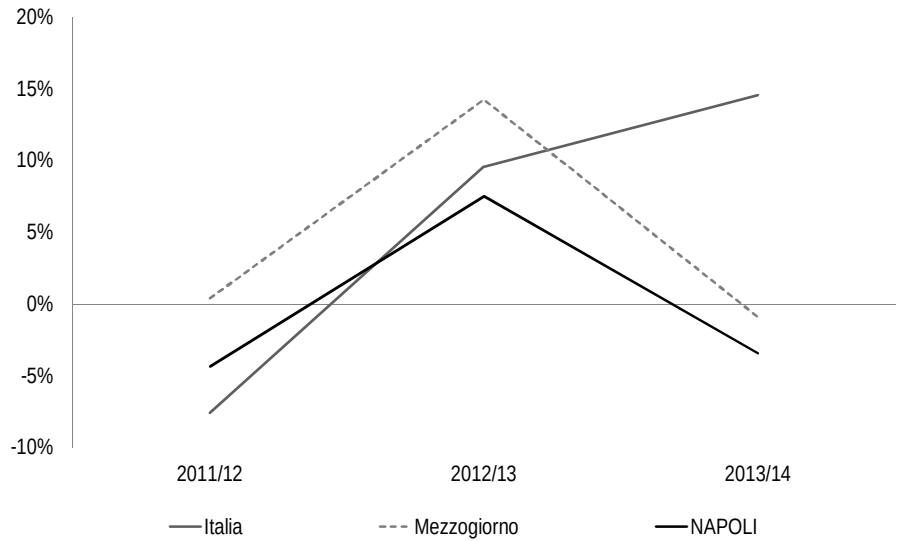
Nel periodo 2011-2014 l'industria aerospaziale napoletana si contraddistingue per un trend positivo del fatturato nel 2013, e discendente nel 2014, in linea con il dato meridionale (ma non con quello nazionale che invece cresce).

Le performance reddituali delle imprese aerospaziali napoletane stanno seguendo un percorso di graduale miglioramento, conformandosi nel 2014 ai livelli delle imprese meridionali e nazionali. In particolare, la redditività del capitale proprio (ROE) nel 2014 arriva al 2,3%, in linea con il dato meridionale (2,1%) e nazionale (2,5%).

³² Per questa analisi sono state considerate le imprese che operano nel Napoletano nel settore contraddistinto dal codice ATECO 2007 30.3 Fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi.

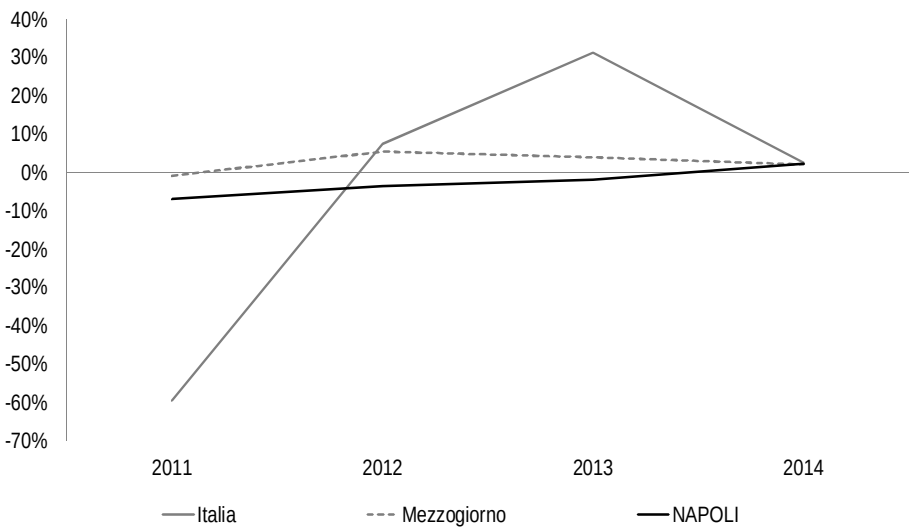
Andamento del fatturato dell'industria aerospaziale

Figura 3.4. - Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk
Variazioni percentuali annue



Il ROE dell'industria napoletana aerospaziale

Figura 3.5. - Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk
Valori percentuali



Nello specifico, il rendimento della gestione tipica (ROI), che ha seguito un trend decrescente, migliora nell'ultimo anno grazie all'incremento delle vendite e ad una maggiore efficienza aziendale, mentre peggiora la gestione finanziaria che incide negativamente sulla redditività delle imprese del settore, nonostante la riduzione dell'indebitamento (Leverage). Le aziende del settore, quindi, hanno saputo reagire a una contrazione del fatturato con una gestione più efficiente dei costi operativi.

Indicatori di redditività dell'industria napoletana aerospaziale

Tabella 3.9. – Fonte: nostra elaborazione su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
ROI	-0,5%	-1,4%	-2,8%	2,1%
Leverage	6,0	6,1	3,9	2,6
Incidenza degli oneri finanziari sulla gestione finanziaria	-93,0%	-133,4%	-179,9%	-2720,3%
ROS	-1,1%	-3,4%	-6,6%	3,9%
Tasso di rotazione degli impieghi	0,46	0,42	0,43	0,54

Dall'analisi dell'evoluzione della struttura patrimoniale nel periodo 2011-2014 si evince che le imprese aerospaziali napoletane hanno reso la composizione degli investimenti più flessibile (con un tasso di rigidità degli impieghi del 36,1%), mentre in riferimento alla composizione dei finanziamenti, migliora l'indice di autonomia finanziaria, vale a dire il peso del capitale proprio sul totale dei finanziamenti.

Infine, si rileva un miglioramento della struttura finanziaria sia per una crescita della capacità di copertura globale delle immobilizzazioni, che segnala una situazione finanziaria ottimale ed un corretto utilizzo delle fonti di finanziamento, sia per un miglioramento dell'indice di disponibilità che esprime la capacità di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve.

Indicatori patrimoniali e finanziari dell'industria napoletana aerospaziale

Tabella 3.10. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
Indice di rigidità degli impieghi	48,6%	54,5%	53,8%	36,1%
Indice di autonomia finanziaria	26,8%	26,8%	51,0%	67,3%
Indice di copertura globale delle immobilizzazioni	0,67	0,63	0,67	1,48
Indice di disponibilità	1,11	1,06	1,18	1,50

La composizione della filiera locale

La tradizione dell'industria aerospaziale nella provincia di Napoli ha radici profonde che risalgono all'inizio del secolo scorso, e sono legate a nomi storici come quelli del generale Umberto Nobile che ha creato a Napoli la Scuola di ingegneria aerospaziale, quella dell'ingegnere Nicola Romeo, fondatore dell'Alfa, che a Pomigliano d'Arco costruì uno dei suoi primi aerei; oppure i fratelli Pascale, con Luigi che ancora oggi continua a progettare aerei apprezzati in tutto il mondo, o infine quelli di Carlo Crocco e Luigi Napolitano, pionieri della ricerca spaziale. La provincia di Napoli, e più in generale la Campania, rappresentano ancora oggi una parte importante dell'industria aerospaziale italiana, sia per numero di addetti, sia per la varietà delle produzioni presenti sul territorio che vanno dalla subfornitura di parti meccaniche per grandi velivoli da trasporto civile alla produzione di piccoli velivoli di aviazione generale, senza tralasciare la componentistica, gli *interiors* e le applicazioni spaziali. L'aviazione civile³³ e quella generale³⁴ rappresentano certamente i comparti più sviluppati e storicamente più radicati, ma non sono da trascurare nemmeno il settore delle revisioni e manutenzioni (MRO), il comparto spazio e difesa e quello elicotteristico. Dati del 2012 raccolti dal CTNA (Cluster tecnologico nazionale aerospazio) indicano la Campania come quarto polo nazionale dell'aerospazio.

I distretti aerospaziali italiani						
Tabella 3.11. - Fonte: CTNA. Anno 2012						
Regione	Grandi Imprese	PMI	Atenei	Centri di R&S	Fatturato (Miliardi euro)	Addetti
Lazio	7	250	5	15	5,0	30.000
Lombardia	4	181	13	40	4,0	15.000
Piemonte	5	200	3	6	2,5	12.000
CAMPANIA	6	124	4	14	1,6	8.400
Puglia	7	45	3	6	1,0	5.500

³³ Settore produttivo dell'aeronautica cui fanno parte gli aerei non militari prodotti per scopi commerciali e da trasporto. Ne fanno parte i grandi aerei di linea, come ad esempio i jet di linea a fusoliera larga (*wide-body*) e stretta (*narrow-body*), i turbo elica (ATR) ecc.

³⁴ Il settore produttivo dell'aeronautica cui fanno parte gli aerei non militari prodotti per scopi non commerciali e diversi dal lavoro aereo (pubblicità aerea, costruzioni, fotografia aerea, pattugliamento, osservazioni aeree o controllo di infrastrutture, ricerca e soccorso). Ad esempio fanno parte dell'aviazione generale gli aerei da turismo ed i piccoli aerei da trasporto.

In realtà i numeri del settore regionale non sono facilmente definibili, dato che alcune aziende hanno stabilimenti nella regione, ma anche in altre aree, e poiché diverse PMI operano anche in altri settori di attività. Tali dati, inoltre, possono comprendere o meno aziende del settore difesa, che specialmente per Lazio e Piemonte costituiscono buona parte del campione.

In Campania ci sono circa 100 aziende aerospaziali, con un fatturato complessivo di circa 2 miliardi di euro, ed un totale addetti di poco inferiore alle 10.000 unità³⁵. Nel settore aerospaziale, se si esclude il comparto difesa, la Campania, con una quota di mercato di circa il 22%, è la seconda regione d'Italia dopo la Lombardia ed è la prima se si considera solo il numero di addetti (SRM 2012). A differenza delle altre regioni, per le quali è evidente una certa area di specializzazione, che può essere schematizzata come indicato nella tabella seguente, la Campania presenta una certa eterogeneità, dovuta probabilmente a ragioni storiche, che rende il comparto aerospaziale regionale molto più complesso delle altre aree distrettuali.

Specializzazione dei Distretti aerospaziali in Italia	
Tabella 3.12. - Fonte: nostra elaborazione	
Regione	Area di specializzazione
Lombardia	Elicotteristico
CAMPANIA	Civile e generale
Piemonte	Ricerca e militare
Lazio	Spaziale
Puglia	Civile

Nel settore dell'aviazione commerciale la provincia di Napoli ospita gli importanti stabilimenti di Alenia Aermacchi, di Avio e di gran parte delle PMI aeronautiche presenti in regione. Tale segmento è da sempre legato alle subforniture per le grandi commesse internazionali di Alenia Aermacchi/ATR, Avio e Augusta Westland, che forniscono la maggior parte degli sbocchi di mercato alle altre aziende napoletane. Solo recentemente si è manifestata la capacità di alcuni medio-grandi *players* industriali di aggredire mercati internazionali in modo diretto, con l'acquisizione di commesse per aziende come Bombardier, Embraer, Airbus, Boeing.

³⁵ Stime Ordine Ingegneri Provincia di Napoli, SRM, Distretto Aerospaziale Campano.

La filiera produttiva nel settore dell'aviazione commerciale è da sempre organizzata su più livelli, dove il primo livello è costituito dal produttore dei velivoli (Boeing, Airbus), il secondo da Alenia Aermacchi, Agusta ed Avio, il terzo dalle aziende locali medio-grandi (Dema, Tesi, Gruppo Adler, Magnaghi, OMPM, Geven, EMA) ed il quarto da piccole e micro imprese.

Nell'area partenopea sono situati gli impianti dell'Alenia Aermacchi (a Pomigliano e Nola) e quelli di Avio a Pomigliano, mentre Agusta Westland è a Benevento e la Ema (gruppo Rolls Royce) è in provincia di Avellino.

Alenia Aermacchi, è la principale realtà aerospaziale in Campania, con i centri di eccellenza nelle aerostrutture metalliche per gli aerei commerciali di Pomigliano (aerostrutture primarie e fusoliere) e Nola (strutture aperte). I risultati economici negativi degli scorsi anni hanno portato ad una riorganizzazione dell'azienda, con la chiusura del sito di Casoria e la cessione dello stabilimento di Capodichino alla nuova Atitech. Il *business* del gruppo nella provincia di Napoli è focalizzato sulla produzione ATR e sulla subfornitura Boeing.

Altra azienda importante nel comparto aeronautico campano è Avio SpA (controllata da General Electric). Avio è un'importante e storica azienda italiana, depositaria di un *know-how* di eccellenza nel settore motoristico con dati economico finanziari molto positivi ed in continua crescita. Anche Avio ha un discreto indotto di aziende locali specializzate nelle lavorazioni meccaniche, nei trattamenti speciali e nelle attrezzature industriali.

Per quanto concerne le altre aziende presenti nella regione, queste posseggono buone competenze in molti segmenti di mercato del settore aerospaziale e sono in gran parte impegnate nella produzione di parti, componenti e strutture della cellula³⁶, prevalentemente in metallo ma anche in materiale composito, sia per quanto riguarda l'aviazione commerciale che quella generale, e degli equipaggiamenti di bordo.

Oltre a questo vi sono aziende impegnate nella produzione di parti e componenti di propulsori, attrezzature ed equipaggiamenti di terra, *interiors*/allestimenti, parti e componenti di elicotteri. Un discreto utilizzo di *know-how* si ha anche nell'ambito della produzione di componenti e sistemi radar, e nel settore spazio. Sono presenti infine anche attività di supporto nel campo dei

³⁶ La cellula è costituita da tutto l'aeromobile meno gli apparati propulsori (motori).

controlli, delle manutenzioni e delle riparazioni nonché, in campo ingegneristico, nella progettazione e nel calcolo strutturale, nella prototipazione e nella consulenza logistica. Il comparto dell'aviazione commerciale annovera quindi molte imprese in possesso di un buon livello tecnologico, standard di qualità e certificazioni. Tra le medie imprese con sede in Campania si possono segnalare Dema, Magnaghi, Geven, Tesi, il gruppo Adler, OMPM, A. Abete, EMA. Tali realtà sono fornitori di primo livello per Alenia Aermacchi o per Avio, ma spesso riescono anche a garantirsi commesse dirette con i *system integrators* internazionali (Embraer, Bombardier, Airbus, Boeing, ecc.). Tali aziende sono strutturate in modo tale da fungere da partner tecnologico per la grande impresa, sviluppando sottoassiemi o strutture complesse sin dalle prime fasi di progettazione, fino a quelle finali di test e qualifica. Qui di seguito vengono descritte le principali aziende che operano nell'area napoletana e in Campania.

Magnaghi è la maggiore ditta italiana costruttrice di carrelli di atterraggio con sede in Napoli. È leader del gruppo che incorpora la società Salver (che produce parti in materiale composito) e la Metal Sud (che si occupa di trattamenti superficiali). L'azienda con un fatturato di circa 150 milioni di euro e con circa 800 dipendenti, si è insediata in Brasile con un'azienda che produce componenti strutturali aeronautici ed ha annunciato l'acquisizione di una società USA che produce carrelli. L'azienda è presente in molti programmi internazionali (Efa, Tornado, M346, Airbus, Boeing e Sukhoi) nello sviluppo, certificazione e produzione di sistemi completi di atterraggio tra cui si annoverano i carrelli del C27J e i carrelli per l'elicottero AW 109. Oltre ai sistemi di atterraggio, la Magnaghi sviluppa e produce una vasta gamma di dispositivi e componenti elettromeccanici ed idraulici e parti di ali per la famiglia linear Bombardier.

Geven con i suoi stabilimenti nella zona industriale di Nola, è uno dei maggiori produttori di poltrone aeronautiche. Fornitore esclusivo di ATR e di circa 200 compagnie aeree nel mondo, cresciuta anche grazie ad alcune acquisizioni (Skyteco e Gemec), Geven ha 80 milioni di fatturato ed esporta sia in Europa che in USA, in Sud America e Medio Oriente, Arabia Saudita, Sud Africa, Turchia, Cina, Thailandia, Filippine e Taiwan.

Adler Group, colosso campano del settore autoveicoli con 58 stabilimenti in 18 paesi e fatturati dell'ordine del miliardo di euro, ha diversificato da alcuni anni la propria attività, con l'ingresso nel settore delle forniture aeronautiche. L'acquisizione di Ilmas e

l'assorbimento di circa 215 unità hanno garantito una presenza ancora più incisiva, rendendo Adler Group uno dei fornitori di primo livello della grande azienda nazionale.

Tesi, con due stabilimenti in Campania e 150 addetti, realizza componenti ed assiemi aeronautici, quali particolare e componenti di semiali, bordi di entrata alari, piani di coda verticali ed orizzontali, derive e timoni, che vengono utilizzati sulla maggior parte degli aerei civili prodotti dai costruttori mondiali, quali Airbus, Boeing, Bombardier, ATR.

Protom Group spa ha acquisito il ramo d'azienda relativo alla ricerca di Piaggio Aero Industries, integrando le proprie competenze maturate in Francia presso Airbus con quelle di Piaggio. Conta 120 dipendenti, oltre ai 40 della consociata francese. Il laboratorio per prove motori e per la caratterizzazione delle *performances* di motopropulsori di diversa potenza è il principale asset dell'azienda.

A. Abete S.r.l. azienda con stabilimento a Nola, oltre 80 risorse fra ingegneri, tecnici e operai specializzati, è un riferimento a livello internazionale nella progettazione e realizzazione di componenti e assiemi per motori e parti strutturali dei velivoli (Boeing, Airbus, Alenia Aermacchi, Avio) in ambito civile e militare.

Dema produce la cabina di pilotaggio del CSeries, velivolo commerciale di punta della canadese Bombardier Aerospace. L'azienda è responsabile delle attività di progettazione, industrializzazione e produzione dei componenti della cabina: parabrezza, pavimento, tetto, portello di sicurezza, alloggio e porte del carrello di atterraggio principale.

Laer, fornitore di aerostutture metalliche per Alenia Aermacchi ed Agusta Westland, ha recentemente avviato un accordo industriale con Piaggio Aero, uno dei *leading player* nel mercato della *business aviation* grazie al suo prodotto di punta, il velivolo Avanti EVO.

EMA - Europea Microfusioni Aerospaziali Spa, azienda con 450 dipendenti, con sede a Morra de Sanctis (AV), è leader mondiale nella produzione di componenti in superleghe ad altissima precisione per motori e turbine destinate al settore aeronautico, civile e militare e alla produzione di energia elettrica. La società appartiene a Rolls Royce Italia.

Tra le piccole e medie imprese campane del settore si segnalano molte «presenze storiche» accanto ad alcune realtà provenienti da altri settori (come ad esempio gli autoveicoli o il ferroviario).

Tra queste si possono menzionare:

- Omi, Aermec Sud, Oma Sud, La Gatta, Astro, M.T., PrecisionMec ed almeno altre venti piccole e piccolissime aziende specializzate nelle lavorazioni meccaniche di precisione e nelle strutture e componenti aeronautici;
- Mecfond, ATM, Naddeo, SIA, Aviosud, ecc. produttori di attrezzature per il settore aeronautico;
- Blue Engineering, SRS ED, Fox Bit, Desà, Leadtech, Powertech, Redam, Teknosud, Aerosoft, specializzate nell'analisi strutturale e nella progettazione CAD/CAM;
- Coproma Sud, ed altre piccole imprese specializzate nel *testing* e nei processi speciali.

Non molto diffuso è lo sviluppo di sistemi avionici ed elettronici per l'aeronautica, con solo alcune rare eccezioni (GMA).

Oltre che nel settore dell'aviazione commerciale, legato alla grande impresa nazionale ed alle grosse commesse internazionali, in Campania è presente un importante comparto dell'aviazione generale che affonda le sue radici nei primi anni del secolo scorso. In tali aziende è presente un concentrato di tutte le competenze tecnologiche nel settore, tanto che esse sono in grado di offrire al mercato un prodotto completo al top del livello qualitativo nel mondo. L'azienda più importante è la Tecnam, ma nella specifica nicchia di mercato possono collocarsi anche altre realtà quali la Vulcanair, OMA Sud, Magnaghi Aeronautica, ed alcune piccole aziende (K4A, SAI Aeronautica, Alfa Air, ecc.).

Tecnam è presente in trenta paesi in tutti e cinque i continenti con i propri velivoli ultraleggeri (P92, P2002, P2008, P2012), OMA Sud è attiva nel settore con l'ambizioso programma Skycar, velivolo bimotore multiuso, ed il velivolo trainer monomotore biposto interamente in composito Redbird. Anche Magnaghi Aeronautica è recentemente entrata in tale mercato con il velivolo leggero a due posti tandem Sky Arrow. I principali programmi attuali ed i progetti futuri di queste aziende sono sintetizzati di seguito.

Tecnam ha avviato la produzione del P2012 Traveller, un aereo a pistoncini da 11 posti (categoria FAR23/CS23) pensato per effettuare collegamenti commerciali, trasporto VIP, cargo e missioni speciali³⁷. L'azienda sta inoltre lavorando allo sviluppo e

³⁷ Il Traveller, equipaggiato con due motori 350hp Lycoming è dotato di un carrello fisso, finestrini panoramici e 4 portelloni, con una velocità massima di crociera di 390 km/h a 8.000 piedi.

alla produzione di un jet biposto coi sedili affiancati, per l'addestramento al volo militare ma anche per l'aviazione privata e d'affari. Tecnam ha raggiunto un accordo storico con la Nasa, che l'ha scelta come fornitore del LEAPTech, progetto da 10 milioni di dollari che, entro i prossimi due anni, porterà alla nascita di un rivoluzionario aereo elettrico a 18 motori³⁸.

Magnaghi è entrata recentemente nel *business* dell'aviazione generale con il rilancio sul mercato dell'aeromobile Sky Arrow, nella versione da «lavoro aereo», disponibile per una ampia gamma di possibili missioni quali la sorveglianza del territorio, la ricerca e il monitoraggio ambientale, la mappatura ed il *precision farming*³⁹.

K4A realizza elicotteri leggeri grazie alla *joint venture* con la cinese Changxing Aviation Equipment. Gli innovativi elicotteri biposto bimotore certificati sono prodotti nello stabilimento a Jing de Zhen, nella provincia cinese dello Jiangxi. L'elicottero è stato progettato completamente in Italia da K4A. Secondo l'accordo, del valore di 32 milioni di dollari, la produzione e la commercializzazione in Cina e nella regione Asia Pacifico dell'elicottero spetterà in esclusiva alla Jiangxi Deli Helicopter Industrial. A partire dal 2017, la produzione annua stimata è di 150 elicotteri biposto. K4A è inoltre impegnata, a Napoli, nella progettazione di un elicottero quattro posti e due motori diesel, il KA-4H. Sarà il primo elicottero con motori a pistoncini a poter essere certificato per operazioni di classe A (operazioni che prevedono decollo e atterraggio da centri abitati). Consumerà solo 26 litri di gasolio all'ora e potrà svolgere attività di aerotaxi da centri urbani ed essere autorizzato per operazioni su piattaforme petrolifere.

Vulcanair, storica azienda napoletana, ha iniziato la produzione del nuovo quadriposto monomotore a pistoncini V1.0, derivato dal Partenavia P64, motorizzato con un Lycoming IO-360-M1A da 180 HP. Il rateo di produzione a regime è previsto in 10 unità annue.

OMA-Sud ha esordito qualche anno fa nel mercato dell'aviazione civile con lo Sky Car, un velivolo bimotore a doppia deriva. L'azienda ha annunciato la produzione di un simulatore che verrà proposto alle scuole di volo e agli aeroclub d'Italia, nonché all'estero. Nel comparto «spazio» il principale riferimento è Finmeccanica. A differenza però del settore aeronautico, non si

³⁸ Il P2006T, ultraleggero quattro posti in alluminio, è stato selezionato come modello di riferimento per la produzione della fusoliera dell'innovativo velivolo.

³⁹ Il *precision farming* è il lavoro aereo di supporto all'agricoltura.

riscontra la presenza sul territorio regionale delle grandi aziende nazionali, con l'eccezione della piccolissima rappresentanza di Telespazio presso la sede del CIRA (Centro italiano ricerche aerospaziali) di Capua. Escludiamo dalla presente analisi le aziende Selex ed MBDA, che possono essere meglio catalogate nel settore difesa, ma che hanno talvolta un indotto comune a quello delle aziende aerospaziali.

Il settore spaziale industriale campano è pertanto costituito da PMI e centri di ricerca che operano principalmente nell'area dello sviluppo di tecnologie e prodotti, del telerilevamento applicato e dei servizi di telecomunicazione.

Partecipazioni di Finmeccanica nella filiera spaziale		
Tabella 3.13. - Fonte: elaborazione su dati Finmeccanica. Anno 2015		
Filiera spaziale	Partecipazioni	
Thales Alenia Space - costruzione satelliti	67% Thales, 33% FNM	
Telespazio - gestione servizi	67% FNM, 33% Thales	
Avio (space) - lanciatori/vettori	15% FNM, 85% Fondo Lux-UK BCV Investments	
MBDA - Missilistica	25% FNM, 37,5% AIRBUS, 37,5% BAE SYS.	

Il mercato di sbocco è esterno alla regione e talvolta estero. Le PMI spaziali campane lavorano prevalentemente per i grandi *players* internazionali su programmi ASI (Agenzia spaziale italiana) ed ESA (European space agency). Il potenziale mercato locale relativo alle applicazioni per la Pubblica amministrazione (Geolocalizzazione satellitare, Osservazione del territorio, ecc.) non è in realtà mai decollato, nonostante la presenza di eccellenze tecniche e scientifiche in tale settore, collegato prevalentemente ad investimenti pubblici.

Nel territorio esistono poche medie aziende, che operano solo marginalmente nel settore spazio (ITS, Intecs), mentre l'unico *system integrator* presente sul territorio, la Compagnia Generale per lo Spazio, azienda con uno stabilimento a Benevento, ha notevolmente ridimensionato la propria presenza in Campania dopo essere stata acquisita dal gruppo tedesco OHB. Gli effetti di tale operazione non hanno tardato a farsi sentire anche sull'indotto. La collocazione geografica delle aziende spaziali, è concentrata in sostanza a Napoli, in particolare nella zona di Napoli Est, dove hanno sede molte delle aziende spaziali campane, la maggior parte delle quali unite all'interno della società consortile ALI (Aerospace Laboratory for Innovative components) impegnato in alcuni programmi ESA relativi a piccole missioni orbitali o di

rientro. Tra le PMI orientate in particolare al mercato spaziale si segnalano Technosystem Developments, Euro.Soft, ITSLab, SAB, Temis, MARSec, SRS ED, Intecs, Astro Industries.

Tali aziende realizzano, come detto, progetti innovativi in team, spesso in collaborazione con la grande e media impresa nazionale o internazionale (TASI, Telespazio, Airbus, AVIO, OHB). Le piccole e piccolissime imprese campane solitamente partecipano ai programmi con il ruolo di «partner tecnologico» cioè attivamente, offrendo servizi altamente specializzati ed apportando un reale contributo innovativo.

Sui programmi attuali lo scenario è il seguente. Per quanto riguarda i lanciatori Vega e Ariane, il nostro Paese ha ottenuto che i nuovi propulsori vengano realizzati sulla base di tecnologie sviluppate in Italia da Avio. Il CIRA ha già dato in passato il proprio contributo alle ricerche sulla propulsione spaziale e ancora di più lo darà in questa nuova fase dei programmi. Alcune aziende campane hanno partecipato alle precedenti fasi del VEGA, e si auspica possano farlo anche in futuro.

Cosmo Second Generation, il programma italiano che costituisce l'evoluzione di Cosmo-SkyMed, una costellazione di satelliti in grado di osservare la Terra in qualsiasi condizione meteorologica, è affidato da ASI a Thales Alenia Space. Tale programma costituisce uno sbocco di mercato per diverse PMI napoletane impegnate in sviluppi tecnologici anche di un certo rilievo (Euro.Soft, ITSLab, Intecs).

Galileo (lo sviluppo dei satelliti del sistema GNSS europeo) vede una importante partecipazione del gruppo tedesco OHB, con ricadute sulle attività in Campania di CGS e di alcune aziende dell'indotto.

Il CIRA partecipa anche ai progetti Pride e IXV (150 milioni di commessa TASI). Il test di lancio dell'IXV ha rappresentato un passo fondamentale proprio in questa direzione. La missione sub-orbitale dell'Agenzia spaziale europea IXV (Intermediate eXperimental Vehicle) è partita con un lanciatore Vega ed è ammarata con successo nel Pacifico. IXV ha attraversato l'atmosfera terrestre, in volo autonomo planato a 7,5 chilometri al secondo, 27 volte la velocità del suono. L'Italia è stato il primo contributore al programma, la cui esecuzione è stata affidata ad un team guidato da Thales Alenia Space Italia. Nell'ambito del programma IXV, il CIRA ha giocato un ruolo fondamentale. Oltre a fornire assistenza tecnica all'ESA per l'ingegneria di sistema in materia di aerodinamica, aerotermodinamica, sperimentazione in

volo, integrazione ed esecuzione della missione finale e per le attività di qualifica del sistema di protezione termica, il centro ha progettato ed eseguito il test di lancio in Sardegna da un elicottero CH-47 dell'Esercito di un prototipo in scala reale del velivolo IXV per validare discesa e recupero. IXV ha già un seguito: l'Italia avrà un grande peso, dal punto di vista tecnologico, in quello che sarà il cuore del sistema Pride, un programma ambizioso dove il CIRA, potrà svolgere un ruolo di ponte tra ricerca e industria, con sperabili ricadute sul territorio campano.

Ulteriori programmi che vedono la partecipazione delle aziende Campane sono:

- EXOMars, programma relativo all'atterraggio sulla superficie di Marte;
- Programma per il ritorno dell'uomo sulla Luna con la Russia (CIRA);
- Missione MIFE (Mini Irene Flight Experiment), realizzata da CIRA ed ALI scarl, nell'ambito del programma ESA GSTP;
- Progetti ASI per le PMI, a cui partecipano diverse aziende Campane, nell'ambito delle applicazioni di Osservazione della Terra, Telecomunicazioni e Navigazione Satellitare (TSD, Euro.Soft, Fox Bit, Cointec, ALI, C8, ITSLab, LitCom, ecc.).

Va infine menzionata la partecipazione della Società aerospaziale mediterranea (SAM) ad uno dei progetti ad alta tecnologia più ambiziosi al mondo: SKA (Square Kilometer Array) per la costruzione del più grande radiotelescopio mai realizzato⁴⁰.

Lo stato del settore: punti di forza e di debolezza

Il futuro dell'industria aerospaziale nel Napoletano appare incerto: nel 2014 le aziende aeronautiche campane hanno calato le vendite estere di 77,7 milioni di euro rispetto agli 1,1 miliardo di euro del 2013.

Tale risultato è anche peggiore se confrontato con i dati significativamente positivi delle altre aree italiane (Lombardia +14,8%, Puglia, +15,5%, Lazio +13%).

La struttura organizzativa della filiera è stata negli ultimi anni guidata dalle politiche industriali del gruppo Finmeccanica, ed ha

⁴⁰ La società consortile napoletana SAM, costituita da aziende del settore aerospaziale, è l'unico soggetto privato italiano a partecipare ufficialmente, insieme alla veneziana EIE, al grande progetto internazionale SKA, che vede la presenza di oltre 12 paesi ed avrà la durata di quasi 50 anni, con lo sviluppo ed installazione di diverse migliaia di antenne per radiotelescopi tra il Sud Africa e l'Australia.

subito notevoli trasformazioni anche in virtù delle scelte della grande industria nazionale. Alcune di tali scelte non appaiono ancora definitive, per cui esiste una certa incertezza sul futuro assetto del comparto regionale.

A livello nazionale Finmeccanica ha ridimensionato le proprie attività, attraverso una serie di operazioni di cessione quali quelle di Avio Motori e Ansaldo Energia (2013) e quelle di Ansaldo Breda e Ansaldo STS (2015). In particolare in provincia di Napoli la chiusura degli stabilimenti di Casoria e Capodichino (ceduti ad Atitech) rientrano in tale quadro.

Conseguentemente i ricavi sono calati, così come le perdite, che continuano, però ad essere consistenti.

Possono essere previste ulteriori operazioni, relativamente alle quote di partecipazione nei settori di spazio e missilistica. Tutto ciò nasce dalla considerazione che Finmeccanica ha una situazione di maggior diversificazione delle attività rispetto a quasi tutti gli altri *players* mondiali ed il management attuale pensa ad una maggiore concentrazione su alcuni settori. Uno di questi è proprio quello aeronautico, dove si paventa la possibilità futura di acquisire il controllo di ATR (*joint venture* al 50% con Airbus), che avrebbe ricadute proprio sulle attività degli stabilimenti napoletani. Il programma ATR, d'altro canto, soffre la concorrenza dei due colossi mondiali nonché di *players* come Bombardier ed Embraer che hanno solide posizioni e prodotti proprietari nei velivoli regionali a turboelica. In tale campo l'ATR72 sopravanza il concorrente Bombardier dal lato dei costi operativi (consumi inferiori del 30%) e del prezzo (circa 7 milioni di dollari in meno rispetto al concorrente DASH8). D'altro canto però gli ATR offrono prestazioni leggermente inferiori in termini di velocità e rumorosità, non particolarmente gravi se si pensa alla breve durata dei viaggi. Ciò ha portato ad ordini di ATR superiori a Bombardier, che mantiene una posizione più solida solo nel mercato nord americano: la *joint venture* tra Alenia Aermacchi e Airbus è avviata a superare quota 1.500 ordini a fermo, consolidando le ordinazioni ancora inevase (*backlog*) di circa 300 aerei, sufficienti per assicurare tre anni di produzione.

L'altro comparto su cui Finmeccanica è presente in Campania, seppur con ricadute molto inferiori in termini di addetti e di indotto locale, è quello elicotteristico. Agusta Westland, nel mercato elicotteristico mondiale (che vale circa il 10% del mercato aeronautico) ricopre un ruolo di *player* di massimo livello. Oltre il 12% degli elicotteri presenti nel mondo sono prodotti da Agusta

Westland, che si caratterizza per esser dotata di prodotti proprietari e per aver diversificato le attività su civile e servizi, con un ruolo ridotto del militare.

Principali indicatori delle aziende elicotteristiche

Tabella 3.14. - Fonte: elaborazioni su dati DefenceWeb (2014)

* MOL (margine operativo lordo) è un indicatore di redditività che esprime il reddito di un'azienda generato dalla sua gestione caratteristica, quindi senza considerare interessi, tasse, svalutazione di beni e ammortamenti.

** Ordinazioni inevase
Valori in milioni di dollari

	Ricavi 2012	Ricavi 2013	MOL* 2012	MOL* 2013
Airbus	8.630	8.670	6,9%	6,4%
Sikorsky	6.687	6.253	10,5%	9,5%
Agusta Westland	5.847	5.612	10,5%	11,4%
Bell	4.274	4.511	15,0%	12,7%
	Ordini 2012	Ordini 2013	Consegne 2013	Backlog** 2013
Airbus	7.400	7.950	497	17.100
Sikorsky	n.d.	n.d.	240	14.900
Agusta Westland	5.537	6.036	230	16.422
Bell	n.d.	n.d.	279	6.422

Scenari futuri indicano un riassetto possibile di Finmeccanica con l'assorbimento di Agusta Westland e Alenia Aermacchi: il modello *One Company* prevedrebbe che le società attive nel *core business* aerospazio, difesa e sicurezza, partecipate al 100% da Finmeccanica (Oto Melara, Whitehead, Alenia Aermacchi, Agusta Westland e Selex Es) diventino delle divisioni, gestite direttamente dalla capogruppo.

Il destino del settore in Campania appare comunque strettamente legato agli ATR, l'unico programma che interessa lo stabilimento di Pomigliano e la maggior parte dell'indotto⁴¹.

L'esaurimento naturale di alcune commesse, come quelle delle produzioni della sezione dell'A380 Airbus a Nola (che nel corso del 2014 ha avuto solo alcuni ordini e nessuno nel 2015) fanno presagire un ulteriore ridimensionamento della presenza di Alenia sul territorio, a meno che non si sblocchi l'avvio della produzione del New Generation turboProp, un nuovo velivolo civile regionale da 90/100 posti, ammodernato, allungato e rimotorizzato, più

⁴¹ Essendo tutta la produzione Boeing stata trasferita in Puglia, non si intravedono altre possibili commesse future, se si eccettua l'ipotesi di portare a Pomigliano le produzioni di circa 120 velivoli Boeing 767 Tanker.

volte annunciato dal management aziendale. Senza la prospettiva di un nuovo investimento sui velivoli regionali, gli stabilimenti napoletani resterebbero legati unicamente alla produzione di ATR nella versione 42 e 72 posti, che ha ormai superato i 40 anni. Ogni anno nel Mezzogiorno sono prodotte almeno un centinaio di fusoliere per ATR, ma la domanda del mercato è inevitabilmente destinata a orientarsi su un velivolo turboelica innovativo, più capiente, adeguato alla domanda di compatibilità ambientale e con costi d'esercizio maggiormente convenienti. Il mancato avvio del nuovo programma avrebbe pesanti conseguenze per le oltre ottanta aziende della filiera aeronautica. Molte aziende campane si preparano da tempo per lo sviluppo del nuovo aereo, hanno investito risorse (in parte finanziate) per migliorare le proprie capacità competitive e tecnologiche. Tali investimenti potrebbero risultare vani, in assenza di un quadro chiaro e certo di riferimento da parte della grande azienda nazionale.

Per quanto riguarda le attività che Alenia aveva presso lo stabilimento di Capodichino (programma sul velivolo C-27J, oggi trasferite a Torino), lo scenario è recentemente cambiato dopo la realizzazione del Polo per le manutenzioni aeronautiche attraverso la cessione ad Atitech e la nascita di una nuova società⁴². Le attività previste sono quelle di manutenzione e trasformazione degli aerei A320, Boeing 767 e di tutte le tipologie di ATR, grazie alle committenze delle compagnie italiane e straniere. Tale prospettiva potrà contribuire a dare un po' di respiro anche all'indotto, pesantemente colpito negli anni scorsi dalla crisi di Alitalia.

Per quanto concerne il futuro dell'indotto aeronautico, va osservato che il comparto aeronautico della Campania è rappresentato dalla netta presenza di imprese che erogano prodotti in subfornitura, e che, proprio in funzione di tale posizionamento, sono caratterizzate da un basso potere contrattuale. Fanno eccezione poche consolidate realtà produttive, alcune delle quali occupano una posizione di nicchia del mercato.

Il recente piano Finmeccanica prevede circa 250-300 milioni di euro di risparmi a regime (2019) dalla gestione della *supply chain*⁴³, circa il 10% dei 2,5 miliardi di spesa aggredibile (su una

⁴² La nuova Atitech è così costituita: Manutenzioni Aeronautiche 60%; Alitalia CAI 15% e Finmeccanica 25%. Il progetto ha previsto l'assorbimento dei 200 dipendenti di Alitalia in mobilità, e dei 178 lavoratori di Alenia, ore di lavoro triplicate e 270 nuove assunzioni entro il 2020.

⁴³ Catena di distribuzione.

spesa totale di circa 4,9 miliardi). Oltre a questo, la prevista «riduzione» del capitale circolante significa da una parte limitare i tempi di incasso, dall'altra intervenire sulla riduzione delle giacenze (ulteriore flessibilità dei fornitori) e sull'aumento dei tempi di pagamento dei fornitori (che già oggi raggiungono i 180 giorni).

In Campania tali scelte stanno già avendo ricadute sull'indotto, che soffre inoltre storicamente di alcuni punti di debolezza:

- dipendenza da Finmeccanica, e poca capacità di interagire con altri partner;
- scarse risorse immateriali (innovazione, sviluppo) al proprio interno;
- scarsa capitalizzazione e risorse finanziarie, necessarie per fare fronte alle crescenti richieste del cliente.

Tale situazione, unitamente alla mancanza di chiarezza sui programmi futuri di Finmeccanica, sta trasformando la struttura della subfornitura aeronautica in Campania. I soggetti dotati di capacità finanziarie e tecnologiche hanno seriamente avviato un processo di internazionalizzazione, cercando sbocchi commerciali direttamente verso i grandi *players* esteri (Boeing, Airbus, Bombardier) ed in alcuni casi avviando *joint ventures* o acquisizioni di aziende straniere. Tale fenomeno sta interessando le grandi aziende fornitrici di primo livello di Alenia Aermacchi, ma anche alcune piccole e medie aziende posizionate a livelli inferiori della catena di subfornitura.

La ricerca aerospaziale

Anche la ricerca e lo sviluppo aerospaziale hanno una tradizione di rilievo nella provincia di Napoli. Le aggregazioni, solitamente consorzi o società consortili, hanno consentito la partecipazione delle PMI a progetti di ricerca congiunti o a programmi di investimento anche di un certo rilievo. Va sottolineata la presenza sul territorio regionale di diverse università, e di alcuni importanti centri di ricerca correlati al settore. Tra i centri di ricerca c'è da annoverare la sede del già citato CIRA (Centro italiano ricerche aerospaziali) e di altri centri come IREA (Istituto per il rilevamento elettromagnetico dell'ambiente), IMM (Istituto per la microelettronica e microsistemi), IMAST (Distretto sull'ingegneria dei materiali polimerici e compositi e strutture), CAMPEC (Consorzio per le applicazioni dei materiali plastici e per i problemi di difesa dalla corrosione) e TEST (Technology environment safety

transport, Centro regionale di competenza per i sistemi di trasporto). Un ulteriore asset della regione è quello relativo alla presenza dell'Osservatorio Astronomico di Capodimonte, che può svolgere un ruolo importante nella creazione di un polo che risponda al mercato della realizzazione dei telescopi, oltre che a quello più propriamente scientifico.

Le istituzioni regionali hanno da tempo individuato nell'aerospazio un settore industriale caratterizzato da elevato tasso di crescita tecnologica e di ricerca, e quindi idoneo a divenire una delle aree di interesse principale su cui convogliare le risorse destinate alla ricerca⁴⁴. Purtroppo poche di queste risorse sono state effettivamente spese, a causa di enormi ritardi e difficoltà procedurali. Dopo un periodo molto travagliato per il blocco dei finanziamenti regionali dovuto allo sfioramento del patto di stabilità, sembra che dal punto di vista degli interventi finanziari istituzionali si siano riaperte prospettive di sviluppo per i prossimi anni. Le difficoltà della crisi economica hanno però fatto sì che alcune di queste risorse si trasformassero in una sorta di «ammortizzatore sociale» per aziende in difficoltà, piuttosto che in occasioni di sviluppo. La creazione di una struttura di governo comune di tipo distrettuale (DAC scarl) ha consentito recentemente l'avvio di progetti per un valore di circa 100 milioni di euro⁴⁵.

Solo alcuni progetti sono stati realmente avviati, mentre altri, per le lentezze burocratiche, risultano a rischio. Lo scenario attuale della ricerca spaziale vede l'avvio di alcuni progetti di innovazione e ricerca su temi relativi allo sviluppo di mini e micro-satelliti, al

⁴⁴ Numerosi strumenti finanziari sono stati ideati e messi in campo, anche con ingenti stanziamenti. Tra questi si possono menzionare: APQ (Accordo di Programma Quadro) Campania (450 milioni di euro), Fondi per il Distretto Aerospaziale Campano (100 milioni di euro), Grandi Progetti per lo sviluppo innovativo delle filiere automotive e aerospazio (150 milioni di euro).

⁴⁵ I progetti, approvati dopo un lunghissimo iter burocratico, sono: Cervia (metodi di certificazione virtuale applicati a soluzioni innovative); Step Far (sviluppo di materiali e tecnologie ecocompatibili, di processi di foratura, taglio e di assemblaggio robotizzato); Tabasco (tecnologie e processi di produzione a basso costo per strutture in composito); IMM (interiors con materiali multifunzionali); Telemaco (tecnologie e sistemi a scansione elettronica del fascio in banda millimetrica per applicazioni a bordo velivoli); Capri (carrello per atterraggio con attuazione intelligente); Mistral (micro satelliti capaci di rientrare in atmosfera ed essere lanciati da un aereo in volo); Maver (manutenzione avanzata per velivoli regionali); Fusimco (fusoliera con utilizzo di strutture ibride metallo/composito); Scavir (studio di configurazioni avanzate per lo sviluppo di un velivolo innovativo regionale).

recupero dei detriti spaziali, alle tematiche del rientro e del volo ultrasonico. Su tale fronte, anche grazie ad alcuni fondi recentemente stanziati, si lavora allo studio e al lancio sperimentale di piccole piattaforme satellitari a geometria variabile, in grado di riportare a terra campioni, dati ed esperimenti scientifici (MISTRAL, IRENE, MIFE, SMS), oppure al concetto di un super aereo in grado di percorrere la tratta Roma – New York in appena due ore, volando fino a 70 chilometri di quota (Hyplane), in grado di trasportare sei persone più due piloti ad oltre 5.000 km/h.

L'attività industriale nel settore spazio, pur esistente e di un certo rilievo tecnologico, si muove prevalentemente su programmi di aziende di maggiore rilievo presenti in altre regioni italiane.

La situazione descritta potrebbe mutare solo con una intelligente politica tesa alla innovazione. È evidente, ad esempio, che il settore della lettura delle immagini, l'estrazione delle informazioni in esse contenute per svariate applicazioni (agricoltura, sicurezza, prevenzione e mitigazione dei disastri naturali) è di grande interesse: molto è stato già esplorato, ma è presente ancora ampio spazio per ricerca ed innovazione. Ci si potrebbe indirizzare sul settore dell'integrazione di dati acquisiti da sensori ottici e a microonde con dati puntuali, nel quale il comparto spaziale della Campania potrebbe con facilità porsi all'avanguardia a livello globale ed assumere una *leadership* tecnologica. In tale settore sono stati realizzati numerosi progetti finanziati dalle Agenzie e dall'Unione europea ad alcune PMI regionali, e che hanno destato l'interesse delle istituzioni (nel settore ambientale e marittimo, della protezione civile e dei beni culturali). Le prospettive future del comparto spazio passano da un lato dalle politiche verso le PMI da parte delle agenzie spaziali italiana e europea (ASI e ESA), dall'altro attraverso il coinvolgimento che le grandi aziende nazionali ed internazionali potranno offrire alle aziende campane sui grandi programmi europei. In tale realtà ha un ruolo particolarmente rilevante il già menzionato CIRA, che ha attivato, in passato, una domanda «locale» di tecnologie e servizi nel settore spazio, su programmi come USV⁴⁶.

Le prospettive future della ricerca e sviluppo nel settore spazio dipenderanno soprattutto dalle disponibilità e dalle scelte dell'Agenzia spaziale italiana. Va evidenziato come negli ultimi anni

⁴⁶ USV (Unmanned space vehicles), programma per lo sviluppo di tecnologie abilitanti per l'accesso e rientro spaziale e di volo ipersonico.

i contributi all'ASI si siano progressivamente ridotti, a causa della *spending review*. Il budget ordinario, già molto inferiore agli altri paesi europei, è interamente utilizzato per i contributi ad ESA (circa 400 milioni di euro) e per i costi di struttura. Nessuna risorsa, o quasi, potrà essere riservata a programmi di ricerca o progetti applicativi pre-operativi a livello nazionale, come veniva fatto fino al 2010, con il forte coinvolgimento delle PMI napoletane.

Finanziamenti allo spazio in Italia

Tabella 3.15. - Fonte: elaborazioni su dati ASI
Milioni di euro

	2014	2015	2016	2017
Contributo ordinario ASI	507	507	507	n.d.
Contributo straordinario per Cosmo Second Generation	27	30	30	30
Contributo aggiuntivo per programmi ESA	-	30	90	200
Contributo statale PRORA (CIRA)	23	21	21	21
Totale	557	588	648	-

Fortunatamente con la legge di stabilità 2014 sono stati reperiti fondi straordinari che consentiranno di portare avanti il progetto strategico più importante a livello nazionale, Cosmo Skymed Second Generation, che prevede la messa in orbita di due satelliti SAR entro il 2018, che integreranno i quattro già operativi. Tale programma costituisce il principale riferimento delle aziende italiane, e tra queste anche alcune società napoletane. Oltre a tali fondi si è progressivamente ridotto anche il contributo per il programma di ricerche PRORA, gestito dal CIRA.

Le prospettive future di sviluppo. Il punto di vista degli operatori del settore

Operatori di rilievo ed osservatori privilegiati⁴⁷ collegano le prospettive di sviluppo del settore aeronautico alle strategie di Finmeccanica ed alle politiche nazionali e regionali. La politica di Alenia Aermacchi relativa al contenimento dei costi delle subforniture ha inciso pesantemente sulle produzioni campane, legate alle aerostutture e quindi a minor valore aggiunto rispetto a quelle di altri distretti regionali. Il modello dello *small prime*⁴⁸,

⁴⁷ Sono stati intervistati tre rappresentanti di raggruppamenti di imprese ed un esperto del settore.

⁴⁸ Fornitori di primo livello, a cui vengono cedute importanti fasi progettuali ed esecutive della realizzazione dei componenti di un aeromobile.

introdotto di recente, non decolla per motivazioni strettamente economiche legate alla riduzione dei margini e alla dilatazione dei tempi di pagamento dovute al doppio livello di fatturazione.

L'assenza di determinazione di Alenia Aermacchi sul nuovo programma turboelica da 90 posti ha aggiunto incertezza nel settore e rallentato gli investimenti da parte della subfornitura. Infine, si continua ad evidenziare da anni una assenza di *governance* a livello regionale, che ha avuto come conseguenza il rallentamento di alcuni programmi e lo spostamento di attività verso altre zone d'Italia. Il Distretto aerospaziale della Campania costituisce un'iniziativa importante per la ricerca aerospaziale, ma non può essere certo uno strumento di *governance*, anche per la sua connotazione di Scarl⁴⁹. Troppo spesso i fondi disponibili non sono stati spesi o sono stati spesi male.

È quindi necessaria una *governance* pubblica sulle dinamiche del settore. Le risorse necessarie allo sviluppo dei programmi sono in costante aumento (sia nel militare che nel civile): si parla di miliardi di dollari per ogni programma, e di molti anni di sviluppo necessari prima di arrivare alla produzione (Cartosio 2015). Questa tendenza ovviamente si incrocia con la crescente dimensione e concentrazione delle imprese del settore. Il ruolo del governo appare quindi decisivo su più di un lato: quello di proprietario, quello di cliente e quello di stratega/mediatore di alleanze internazionali. Le risorse necessarie allo sviluppo di nuovi prodotti sono ingenti ed è difficile, nel medio periodo, immaginare un nuovo impegno da parte dello stato italiano, principale azionista di Finmeccanica.

La crisi economica degli ultimi anni ha toccato anche il settore spazio: il taglio delle risorse pubbliche nazionali e locali ha molto inciso sulla stabilità delle PMI del comparto. Purtroppo la grande tradizione della scuola napoletana e la particolarità delle produzioni ha consentito di mantenere in vita alcune eccellenze, accanto a tristi abbandoni: Telespazio ha lasciato la sede napoletana, le PMI del Beneventano sono state assorbite da un grande *player* internazionale. È ancora possibile un balzo in avanti nel Mezzogiorno ed in Campania dell'intero comparto: ricerca e sviluppo, innovazione e tecnologie di avanguardia fanno di questo settore una nicchia importante dell'economia campana e del Sud.

⁴⁹ Società consortili a responsabilità limitata.

Soprattutto in considerazione del fatto che a Napoli ed in Campania c'è la più alta percentuale di ricercatori italiani ed infrastrutture di prova apprezzate ed utilizzate in tutto il mondo (al CIRA) e proprio a Napoli è nata una società consortile che raggruppa 17 tra grandi imprese e PMI e che sta lavorando ad una innovativa piattaforma spaziale di rientro, IRENE, un prodotto spaziale sul quale ASI ed ESA stanno investendo e i cui sviluppi sono interessanti per la molteplicità delle applicazioni. È importante che l'Italia e le regioni del Sud siano consapevoli che lo spazio è una grande risorsa perché da tale settore possono venire tecnologie innovative utili per migliorare la qualità dell'esistenza umana e inverte tutte le possibilità di progresso della nostra civiltà. Un maggiore impegno istituzionale per questo settore è quindi auspicabile, sia sul piano delle politiche di comparto che di strategia generale, necessaria per la trasversalità delle applicazioni derivanti dai risultati delle ricerche e dall'innovazione dei prodotti.

A tal proposito, ad esempio, non vanno trascurate le opportunità offerte dai *Big Science Projects*⁵⁰ internazionali, nei campi dell'astrofisica o della fisica nucleare, dove alcune realtà regionali del comparto aerospaziale stanno mettendo a frutto le proprie esperienze con riconosciuto apprezzamento all'estero, ma senza un concreto sostegno istituzionale.

Il vero problema è legato agli investimenti e alla dispersione delle risorse per il mancato coordinamento tra i diversi livelli istituzionali. Sembra che nell'ultimo periodo si vogliano superare tali difficoltà: ne sono testimonianza i recenti protocolli stipulati, nel settore spazio tra ASI e Regione Campania per ottimizzare l'utilizzo delle risorse tra livelli regionali e nazionale, e, per il settore aeronautico, tra Regione Campania e Clean Sky 2⁵¹, per semplificare l'accesso delle imprese aeronautiche alle risorse europee e comunitarie.

⁵⁰ *Big Science Projects* sono i grandi progetti scientifici sviluppati a livello internazionale, con partecipazione finanziaria da parte dei vari governi. Esempi che vedono la partecipazione italiana sono i progetti astrofisici (SKA, ELT, ALMA, CTA, ecc.) ed i progetti nel settore nucleare (acceleratori lineari ILC, CLIC, ecc.).

⁵¹ Clean Sky 2 (CS2) è il programma di ricerca della Commissione europea finalizzato allo sviluppo eco-sostenibile del trasporto aereo riducendone fino al 30% le emissioni di rumore, anidride carbonica e ossido di azoto.

3.3. ABBIGLIAMENTO

Un inquadramento congiunturale del settore

Il settore dell'abbigliamento partenopeo è attraversato da un processo di difficoltà di mercato e di ristrutturazione. Nel 2014, il saldo commerciale è negativo, anche se le esportazioni napoletane del comparto sono in crescita del 5%, meno del dato campano (+8%) ma in controtendenza rispetto al valore meridionale, che è in calo. Il mercato interno è infatti interessato da processi di potenziamento della presenza dei *competitor* sulla fascia medio-bassa di qualità e prezzo, che stanno spiazzando l'industria nazionale. Le importazioni di prodotti di abbigliamento, a Napoli, crescono, tra il 2013 ed il 2014, del 14,4%, ben al di sopra dell'incremento dell'export (che può ancora fare leva sull'immagine vincente del *made in Italy* all'estero) e quindi peggiorando il saldo commerciale.

Ciò ha un effetto sulla consistenza numerica del tessuto produttivo, con le unità locali provinciali che fra 2013 e 2014 si riducono dell'1,6%, per una perdita di 45 unità produttive, influenzando anche l'andamento regionale, che accusa un calo del 2,3%, mentre su scala meridionale il declino è più rapido (-3,1%) come effetto della perdita di esportazioni registrata su scala complessiva.

Principali dati dell'industria napoletana dell'abbigliamento

Tabella 3.16. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Infocamere. Anno 2014. * Dato al 2013

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno
Importazioni (euro)	743.746.843	860.409.384	1.283.266.976
Esportazioni (euro)	373.477.664	483.353.906	913.380.704
Saldo commerciale (euro)	- 370.269.179	- 377.055.478	- 369.886.272
Numero unità locali	2.816	4.538	11.778
Addetti unità locali *	15.366	26.370	68.613

Il numero di addetti è l'unica variabile che segnala andamenti positivi, anche se in riferimento al 2013, e non al 2014. Fra 2012 e 2013, infatti, l'occupazione nell'industria dell'abbigliamento provinciale cresce del 2,0%, per 303 nuovi addetti. L'aumento occupazionale a Napoli compensa in parte cali di base occupazionale della regione (-0,5%).

Il decremento su scala meridionale si presenta però più consistente (-6,6%). Si tratta evidentemente di un dato che sconta la successiva contrazione di unità produttive registrata nel 2014.

Analisi di bilancio

L'analisi dei dati di bilancio di un campione rappresentativo di imprese del settore dell'abbigliamento⁵² evidenzia una struttura economica del settore napoletano, che in termini di fatturato pesa ben il 34% sul Mezzogiorno, caratterizzata da dimensione medio-piccola, con un fatturato medio a impresa di 2,0 milioni di euro, superiore al dato meridionale (1,6 milioni) ma distante da quello nazionale (4,2 milioni). L'industria dell'abbigliamento napoletana si contraddistingue nel periodo 2011-2014 per un trend discendente del fatturato nel 2013 ed una ripresa nel 2014. Tuttavia, rispetto alle altre aree geografiche è riuscita a mantenere un tasso di crescita positivo e superiore.

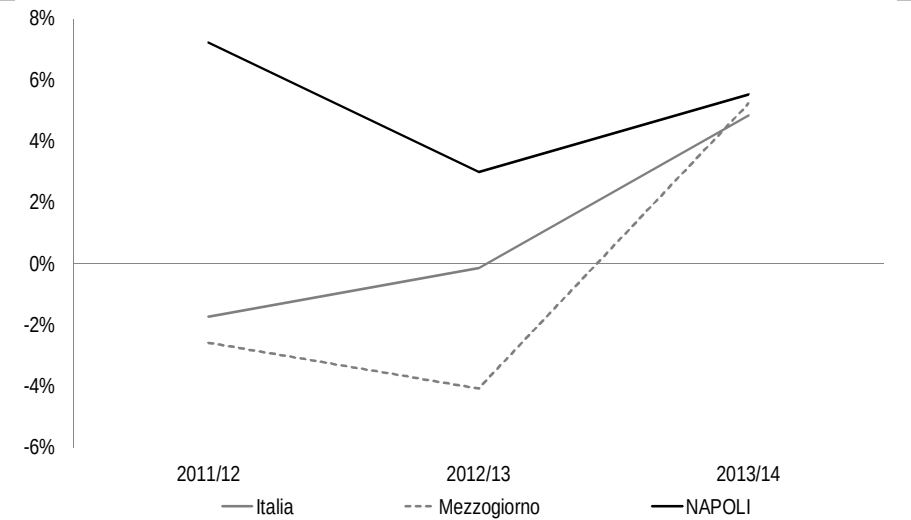
Le performance reddituali delle imprese dell'abbigliamento napoletane si presentano positive ed in continuo miglioramento, soprattutto nel 2014, grazie ad un fatturato in crescita, ad una maggiore efficienza operativa e minore incidenza finanziaria, che posizionano la provincia su livelli superiori rispetto a quelli del Mezzogiorno e dell'Italia.

In particolare, la redditività del capitale proprio (ROE) nel 2014 arriva al 9% contro il 6,4% delle imprese nazionali ed il 4,9% di quelle meridionali. Nello specifico, migliora il rendimento della gestione caratteristica (ROI) grazie ad un miglioramento dell'efficienza aziendale (ROS) e del tasso di rotazione degli impieghi. Il miglioramento della redditività operativa fa sì che ci sia una migliore copertura degli oneri finanziari e straordinari ed un congruo utile quale remunerazione del capitale proprio. Infatti, l'incidenza della gestione non caratteristica sul risultato operativo, (espressa dalla percentuale di utile netto sul risultato operativo) dopo un continuo calo fino al 2013, migliora nel 2014.

⁵² Codici ATECO 2007: 13 industrie tessili; 14 confezione di articoli di abbigliamento e confezione di articoli in pelle e pelliccia; 15 fabbricazione di articoli in pelle e simili.

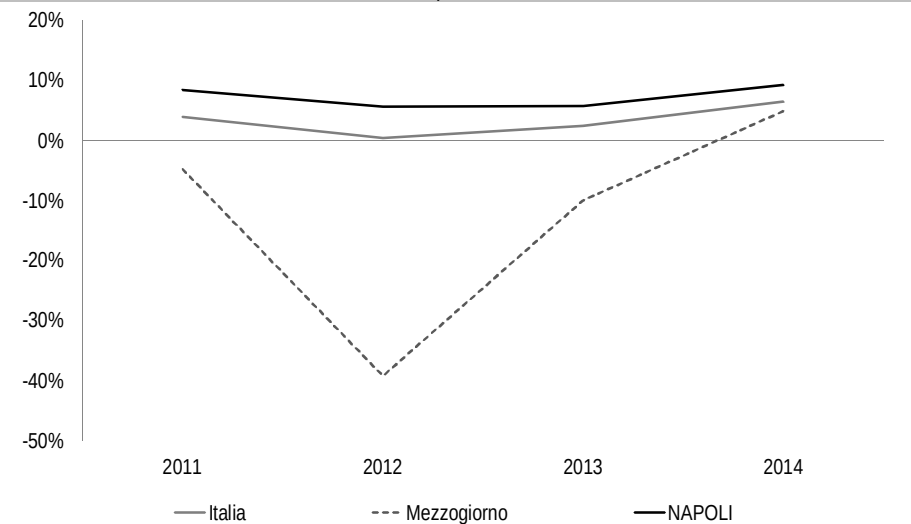
Andamento del fatturato dell'industria dell'abbigliamento

Figura 3.6. - Fonte: nostra elaborazione su dati Aida Bureau Van Dijk
Variazioni percentuali annue



Il ROE dell'industria dell'abbigliamento

Figura 3.7. - Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk
Valori percentuali



Per meglio comprendere la differenza tra risultato operativo e risultato economico occorre analizzare la gestione finanziaria. Un indice di indebitamento maggiore di 2 segnala una situazione di indebitamento aziendale, che diventa più onerosa per l'azienda al crescere di tale indice. Nel caso delle aziende dell'abbigliamento napoletane, il tasso di indebitamento pur essendo elevato (Leverage pari a 3,5) si è mantenuto su livelli costanti, mentre come già sottolineato, la redditività operativa è cresciuta. Ne è derivata una riduzione del peso della gestione finanziaria.

Indicatori di redditività dell'industria napoletana dell'abbigliamento

Tabella 3.17. – Fonte: nostra elaborazione su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
ROI	5,6%	4,8%	5,3%	6,0%
Leverage	3,5	3,6	3,6	3,5
Incidenza della gestione extra caratteristica	42,3%	32,5%	30,2%	44,0%
ROS	6,0%	5,0%	5,4%	5,9%
Tasso di rotazione degli impieghi	0,93	0,97	0,98	1,02

In riferimento all'analisi patrimoniale occorre premettere che le imprese dell'abbigliamento si trovano a competere in un ambiente in continua evoluzione per l'apertura di nuovi mercati (e quindi di nuovi paesi in concorrenza), per la rivoluzione tecnologica che comprime i tempi di risposta da parte delle aziende verso il cliente, e, infine, per una domanda sempre più esigente, alla ricerca di prodotti innovativi, affidabili e convenienti.

Analizzando l'evoluzione della struttura patrimoniale nel periodo 2011-2014 si evince che le imprese dell'abbigliamento napoletane hanno modificato la composizione degli investimenti rendendola più flessibile (con un tasso di rigidità degli impieghi sceso al 22,7%) per meglio uniformarsi, in modo economico e con relativa facilità, alle mutevoli richieste del mercato, mentre, per quanto concerne la composizione dei finanziamenti, cresce l'indice di autonomia finanziaria.

Infine, si rileva un miglioramento della struttura finanziaria sia per una crescita della capacità di copertura globale delle immobilizzazioni che segnala una situazione finanziaria ottimale ed un corretto utilizzo delle fonti di finanziamento sia per un miglioramento dell'indice di disponibilità che esprime la capacità di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve.

Indicatori patrimoniali e finanziari dell'industria napoletana dell'abbigliamento

Tabella 3.18. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
Indice di rigidità degli impieghi	28,3%	27,4%	26,0%	22,7%
Indice di autonomia finanziaria	42,1%	41,0%	41,0%	43,2%
Indice di copertura globale delle immobilizzazioni	1,41	1,39	1,46	1,70
Indice di disponibilità	1,27	1,25	1,28	1,35

I caratteri locali della filiera⁵³

La maggior parte delle imprese campane del settore dell'abbigliamento⁵⁴ è localizzata in provincia di Napoli (e in parte in quella di Caserta) ed è specializzata nel confezionamento di capi di vestiario e di accessori.

Il settore partenopeo si compone di un «polo del lusso» (specializzato in abiti di alta sartoria e in accessori come borse e guanti) strettamente legato ad una tradizione artigianale che caratterizza la produzione manifatturiera napoletana, un gruppo di imprese del pronto moda⁵⁵ con qualche rilievo sul mercato nazionale e un sistema ancora esteso, anche se fortemente ridimensionato negli ultimi anni, di piccole imprese contoterziste.

Quest'ultimo gruppo, che è quello più consistente in termini di numero di imprese, è però stato sottoposto negli ultimi anni alla concorrenza sempre più forte delle produzioni cinesi ormai presenti sul territorio, non solo a San Giuseppe Vesuviano, ma anche a Grumo Nevano e negli altri comuni a nord di Napoli. Si tratta prevalentemente di imprese che coprono il mercato locale e di imprese contoterziste che realizzano produzioni destinate a committenti centro-settentrionali che a loro volta utilizzano parte di questa produzione per l'export.

La prevalenza di contoterzisti non ha impedito negli anni, tuttavia, che una parte del sistema imprenditoriale meridionale sia diventato anche committente. È accaduto così che il tradizionale sub-fornitore si è trasformato, in alcuni casi, da semplice esecutore a coordinatore e organizzatore della filiera di produzione. Per esempio aziende di alta sartoria (come Attolini, Isaia, Kiton,

⁵³ Estratto da Pambianco Strategie di Impresa (2014).

⁵⁴ In questa parte del paragrafo, ove non specificato, con il termine abbigliamento si fa riferimento alla filiera TAC (tessile, abbigliamento, calzature).

⁵⁵ Il pronto moda è una modalità produttiva caratterizzata da una tempistica di produzione ridotta, con uscite di prodotto ininterrotte e riassortimenti veloci.

Sartoria Partenopea, per fare alcuni dei nomi più noti) producono ormai anche accessori come camicie, cravatte, borse, calzature. In alcuni casi si tratta solo della commercializzazione di prodotti realizzati altrove (ad esempio Isaia), in altri casi queste produzioni «secondarie» rispetto al capo d'abbigliamento sono realizzate attraverso il ricorso a contoterzisti, in genere regionali. Nel «pronto moda» si sono affermati diversi marchi (Coconuda, Piazza Italia, Alcott e altri) che producono esternamente quasi tutta la produzione.

Per il settore delle calzature il quadro si presenta più complesso. Come per le industrie dell'abbigliamento, ci sono imprese (piccole) che realizzano un prodotto artigianale e quindi molto costoso, insieme ad altre di media grandezza (sotto i 100 dipendenti) che producono prevalentemente conto terzi per grandi firme come Ferragamo, Sergio Rossi, Luis Vuitton.

Per la produzione delle calzature le fasi di lavoro sono più disperse per effetto della presenza di fabbriche che si occupano solo della lavorazione delle suole o per la presenza ancora rilevante del lavoro a domicilio (ad esempio per il lavoro di orlatura).

Principali aziende napoletane del sistema moda			
Tabella 3.19. – Fonte: elaborazioni su dati Aida			
Alta sartoria	Abbigliamento	Calzature	Accessori (solo)
Isaia s.p.a.	Yamamay (intimo)	Melluso	Portolano (guanti)
Kiton s.p.a.	Camomilla	Mario Valentino	Marinella (cravatte)
Cesare Attolini s.p.a.	Coconuda		Carpisa (borse)
Sartoria Partenopea (SGB)	Harmont & Blaine s.p.a. Alcott		
Mariano Rubinacci	Silvan Heach		
Ugo Cilento	Original Marines Piazza Italia		

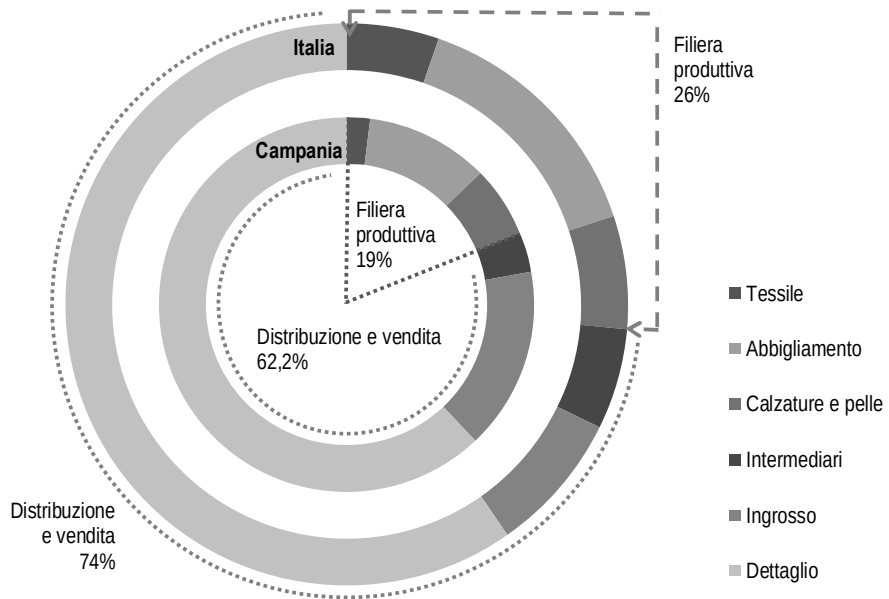
L'industria campana dell'abbigliamento in realtà sta conoscendo nel corso degli anni una riduzione della sua dimensione manifatturiera a favore di quella distributiva-commerciale. Ne è una testimonianza il fatto che le imprese campane ricorrano in misura maggiore al Traffico di perfezionamento passivo⁵⁶ (più che

⁵⁶ Per traffico di perfezionamento passivo si intende il regime doganale che consente di esportare temporaneamente, al di fuori del territorio della Comunità, merci di ogni specie ed origine delle quali sia prevista la reimportazione sotto forma

a quello attivo⁵⁷), orientandosi ad affidare all'estero alcune fasi di produzione, piuttosto che essere loro stesse affidatarie di fasi di lavorazione da parte di imprese estere.

In particolare, a differenza di quanto avveniva nel passato, attualmente le imprese campane mostrano segnali di debolezza in termini di capacità competitiva della filiera dei filati e fibre tessili e di quella della maglieria. La filiera distributiva all'ingrosso del tessile e dell'abbigliamento mantiene la sua posizione competitiva, in linea con l'andamento nazionale.

Distribuzione del numero delle imprese lungo la filiera dell'abbigliamento: confronto Campania - Italia
Figura 3.8. – Fonte: SRM



Si osserva un progressivo orientamento dell'imprenditoria locale verso la fase finale della catena del valore (commercio e abbigliamento all'ingrosso in particolare) che, secondo alcuni

di prodotti compensatori, con parziale o totale esenzione dai dazi all'importazione, dopo esser state oggetto di una o più operazioni di perfezionamento.

⁵⁷ Il perfezionamento attivo indica il regime doganale della temporanea importazione per la lavorazione di merci e semilavorati, da riesportare sotto forma di prodotti finiti.

autori, pur avendo impoverito il valore aggiunto della componente della produzione ha permesso la parziale tenuta del settore. La trasformazione e la specializzazione del comparto sono concausa delle particolari caratteristiche strutturali della filiera in Campania: piccola dimensione, inferiore alle altre aree di *benchmark*, basso fatturato e una modesta quota di penetrazione dei mercati esteri.

Si tratta dunque di un settore orientato soprattutto alla vendita e alla produzione sartoriale di alto livello (vestiti da uomo e abiti da sposa) che, pur generando un tessuto autoctono e di qualità, è di fatto incapace di un vero salto di sviluppo industriale su vasta scala.

I processi di riorganizzazione

La filiera del sistema moda, al pari di altre, è stata ed è soggetta a mutamenti che ne hanno ridisegnato non solo la struttura, ma anche le dinamiche. Si tratta di mutamenti produttivi, commerciali e di posizionamento geografico che hanno spesso dato luogo ad una vera e propria riorganizzazione il cui primo effetto è stato l'allungamento, a livello internazionale, della filiera.

Sotto il punto di vista commerciale, una prima considerazione è relativa all'export del comparto che, pur risentendo della crisi globale (che nel 2009 lo ha portato ai livelli più bassi degli ultimi dieci anni), continua a crescere guadagnando competitività sui mercati mondiali. Parallelamente, si contrae il mercato interno, determinando un aumento delle imprese che orientano quote crescenti della loro produzione verso l'estero. Tale processo di riposizionamento commerciale segue, quindi, lo sviluppo di nuovi segmenti di domanda in economie emergenti, con fasce di consumatori a medio-alto reddito che si espandono e che vedono nel *made in Italy* un simbolo di prestigio sociale.

Allo stesso tempo, la presenza su nuovi mercati pone nuove sfide in termini di competizione internazionale con i concorrenti dei Paesi emergenti. I fattori critici di successo sui nuovi mercati di sbocco dipendono da un costo del lavoro, dalla scarsa efficienza dei processi produttivi delle nostre imprese, dall'esigenza di spostarsi su prodotti di nicchia a maggior valore aggiunto, dall'elevare il livello di specializzazione del personale aziendale ed, infine, dall'ampliare l'attività di R&S all'interno dell'impresa.

L'abbigliamento italiano è, quindi, un settore che, in un contesto in cui la crisi economica e la concorrenza dei paesi emergenti hanno prodotto effetti di arretramento del peso industriale, ha

reagito (resistendo) meglio degli altri partner europei. Le variazioni a cui si è assistito a livello internazionale hanno comportato delle modifiche anche sul mercato interno con una riarticolazione territoriale evidente che assume la forma di una vera e propria contrazione e concentrazione territoriale. Basti pensare che, mentre al Censimento del 2001 le province con una presenza «media» o «intensa» di imprese operanti nel settore abbigliamento erano cinquanta, nel 2011 si sono ridotte a trenta.

In particolare, si sono rarefatte soprattutto le province meridionali, che erano spesso sede di distretti di subfornitura e faconisti⁵⁸, attività poi delocalizzate verso l'Europa dell'Est.

Detto in altri termini, il ricorso sempre più intenso a subfornitori internazionali da parte di aziende italiane ha generato una riduzione della filiera del nostro Paese comportando, in alcuni casi, una relativa de-specializzazione, soprattutto nel Mezzogiorno dove sono venuti meno interi distretti a causa della concorrenza di nuove realtà a basso costo del lavoro⁵⁹.

Posto tale scenario, appare evidente la necessità di nuovi *driver* di sviluppo in grado di rilanciare il settore e sostenerne la competitività. Emerge, quindi, l'importanza di nuovi elementi quali, ad esempio, la nascita di nuove relazioni tra le imprese (distretti e reti d'impresa), il ricorso a processi innovativi, un'apertura internazionale e nuovi processi logistici a sostegno dell'intermodalità. Per quanto riguarda le possibili forme di aggregazione e collaborazione, la filiera nazionale presenta un'elevata vocazione distrettuale e ciò rappresenta un punto di forza in considerazione del fatto che operare in un distretto favorisce un posizionamento competitivo migliore rispetto alle aree non distrettuali in relazione non solo ad una maggiore capacità di esportare e di investire all'estero, ma anche di registrare brevetti e marchi. Allo stesso tempo, di gran importanza sono le reti d'impresa che possono giocare un ruolo rilevante nella filiera, al fine di vincere la sfida della globalizzazione con una struttura organizzativa più adeguata alla competizione.

Altro fattore strategico su cui le imprese italiane devono concentrare i loro sforzi è costituito dalla componente innovativa. Il sistema moda è costantemente interessato da mutamenti legati

⁵⁸ Effettua il confezionamento di capi d'abbigliamento in serie, creati su un modello di base.

⁵⁹ L'insediamento di imprese cinesi nell'area vesuviana, con politiche commerciali e di prezzo molto aggressive (prezzi bassi), ha di fatto spinto molti degli imprenditori a spostarsi in altre località (ad esempio presso il CIS di Nola).

proprio a tale aspetto, con nuove sperimentazioni non solo in campo produttivo, ma anche legate alla sostenibilità ambientale e sociale e al mondo dell'ICT.

Non va dimenticato, infine, l'aspetto logistico: le nuove tendenze produttive e distributive della filiera stanno ampliando l'importanza competitiva delle catene logistiche nei processi aziendali. Gli scambi sempre più intensi e frequenti (che richiedono quindi, movimentazioni tempestive ed efficienti e che coinvolgono aree sempre più distanti tra loro) implicano un ripensamento di tutto il processo, con il trasporto marittimo che assume un ruolo sempre più centrale (SRM 2015 a).

Le prospettive future di sviluppo. Il punto di vista degli operatori del settore

Per meglio cogliere le dinamiche e le caratteristiche del settore sul territorio napoletano/campano è stato organizzato un focus group⁶⁰ di imprenditori indirizzato a raccogliere il *sentiment* dei principali protagonisti su alcune tematiche specifiche rilevanti per l'attuale congiuntura.

Attraverso la voce degli imprenditori si è fatto il punto su considerazioni, analisi e valutazioni rilevanti ai fini della definizione di un'idea condivisa sul tema in esame e come un'ulteriore chiave interpretativa delle dinamiche e dei fenomeni in atto o che si possono verificare nei prossimi anni.

Dall'incontro è emerso, innanzitutto, come per poter dare una fotografia dell'attuale assetto del settore in Campania è bene partire da una considerazione di base: il «sistema moda», oltre che racchiudere al suo interno numerosi comparti (abbigliamento, calzatura, pelletteria), è caratterizzato dalla presenza di aziende con *mission* differenti che ne influenzano l'operato e, soprattutto, ne differenziano la clientela ed i mercati di riferimento. In particolare, si possono distinguere tre principali tipologie di aziende:

⁶⁰ L'incontro ha visto la partecipazione dei rappresentanti di cinque aziende del settore, selezionate dall'Unione Industriali di Napoli, che hanno fornito la propria testimonianza approfondendo problematiche e caratteristiche delle diverse parti della filiera. Si tratta, nello specifico, di: AFC Group S.r.l. (settore abbigliamento), Ciro Paone S.p.A. (abbigliamento), Hismos S.r.l. (abbigliamento), Kuvera S.p.A. (pelletteria e accessori moda), Russo di Casandrino S.p.A. (conterie, tintorie cuoi e pellami).

- quelle che basano la loro attività sull'eccellenza e, quindi, sulla produzione sartoriale di alta qualità;
- quelle che investono sul brand e che, quindi, indipendentemente dal luogo di produzione (che può essere tanto in Campania ed in Italia quanto all'estero), puntano sulla forza del marchio, sulla comunicazione e sulla logica distributiva;
- tutte le altre che, a vario titolo (importatori di materia, *converter* di tessuti, produttori, distributori), rientrano nella filiera produttiva.

Mentre nel primo caso si tratta di aziende ben distinte nel più ampio panorama regionale e con uno specifico *appeal*, nel terzo tipo si può parlare di un vero e proprio «esercito di aziende» che in Campania rappresenta il 90% del sistema tessile.

È bene, inoltre, specificare che, a differenza di quanto registrato in passato, oggi in Campania non è presente l'intera filiera, intesa come l'insieme di tutte quelle attività che vanno dall'ideazione alla progettazione, alla produzione e, quindi, alla distribuzione. Se, infatti, è vero che sul territorio regionale ci sono numerose aziende di produzione e di distribuzione, è vero anche che i mercati di riferimento per l'approvvigionamento delle materie prime sono altrove. Ciò è valido soprattutto per le produzioni di alta gamma, che richiedono tessuti d'eccellenza spesso acquistati all'estero.

La ricerca di quest'ultima e, di conseguenza, tutto il processo di intermediazione a monte, diventa una leva strategica su cui puntare così come lo è l'intermediazione a valle per la ricerca della clientela che, spesso, trattandosi di grandi gruppi internazionali con una vastità di prodotti da assortire (si pensi, ad esempio, a Zara), non può entrare in contatto diretto con tutte le singole realtà fornitrici.

A modificare la struttura della filiera ha partecipato anche la globalizzazione che, aprendo il mercato ad una competizione sempre forte, ha portato alla scomparsa di molte aziende, soprattutto di quelle che non hanno saputo adattare la loro struttura organizzativa alle nuove necessità del mercato o che non sono riuscite a portare avanti un progetto in grado di superare le sfide da esso poste (quale, ad esempio, la creazione di un marchio di successo).

In ogni caso, nonostante le trasformazioni vissute, alcuni capisaldi sono ancora presenti e la regione può contare su numerose realtà di successo (si pensi, ad esempio, a Kocca, Harmont&Blaine, Alcott, Carpisa e Yamamay) riconosciute ed affermate non solo sul mercato nazionale ma anche - e soprattutto

- su quelli esteri. In tale scenario risulta di primaria importanza puntare l'attenzione su tutti i possibili aspetti innovativi, sia per quanto riguarda i materiali impiegati sia per quanto attiene alle tecniche di produzione. Detto in altri termini, posto che la materia grezza utilizzata nella filiera campana proviene dall'estero, il vero punto di forza risiede nella capacità di puntare su produzioni e tecniche innovative attraverso, ad esempio, i processi di stampa e la ridefinizione del prodotto.

La chiave del successo del settore moda, spesso, risiede nel saper cogliere in modo tempestivo gli aspetti culturali ed emotivi che influenzano le scelte dei consumatori e saperli tradurre nei processi produttivi. Inoltre, diventa prioritario puntare sulle politiche del lavoro, sulla qualità del management, su quella dei tessuti, sulla cura dello stile, sull'innovazione informatica e sul marketing innovativo.

In Campania, per creare e portare avanti una politica condivisa, è stata costituita una cabina di regia, interna alle istituzioni, che punta ad affiancare le imprese nei programmi d'internazionalizzazione, a favorire la valorizzazione dei giovani talenti, al recupero dei marchi storici del territorio, al rafforzamento dell'identità del comparto moda attraverso il lancio di un marchio *made in* riconoscibile.

In tale contesto, particolarmente sentito è l'aspetto formativo, in quanto la presenza di personale specializzato è, in tutte le fasi della filiera, uno dei principali punti di forza su cui agire per creare un vantaggio competitivo nei confronti della concorrenza. Da qui, l'impegno a creare ad esempio relazioni permanenti con i più rappresentativi istituti scolastici ed Università del territorio per promuovere progetti di studio e ricerca sullo stile, sul costume, sul design e sulla moda. Per capire quanto ciò possa incidere sul successo di una linea produttiva basti pensare ai due processi che ne costituiscono le estremità: l'ideazione di una nuova collezione a monte e la distribuzione a valle. Nel primo caso, l'attuale orientamento vede un riassortimento molto veloce con delle collezioni anche settimanali (mentre in passato erano per lo più a cadenza annuale) e ciò richiede, per forza di cose, idee sempre nuove, innovative e capaci di lanciare nuove tendenze; da qui l'importanza di un capitale umano altamente preparato e specializzato per questo ruolo. Nel secondo caso, invece, la necessità è quella di conoscere il mercato (effettivo e potenziale) per poter raggiungere tutti i potenziali clienti, soprattutto le grandi aziende che non hanno punti di riferimenti sul territorio. Da qui l'importanza del *buying office* e la necessità di una sua formazione.

Per il futuro è importante che il sostegno delle istituzioni a tali processi sia sempre più ampio, così come la presenza di un centro di contrattazione permanente che metta insieme le singole parti della filiera e che supporti le aziende, soprattutto quelle di piccole dimensioni, a raggiungere i mercati di riferimento.

Per quanto riguarda i processi d'internazionalizzazione, un aspetto strettamente collegato è quello della logistica delle merci che impatta in maniera più o meno rilevante sui costi e sul valore aggiunto della filiera. Particolarmente importante è il trasporto marittimo: molta della merce del settore viaggia via mare e, di conseguenza, i porti, il loro funzionamento e le loro politiche sono un elemento discriminante per il funzionamento dell'intera catena della moda. In particolare, gli aspetti non trascurabili riguardano soprattutto i controlli effettuati sulla merce in arrivo e i tempi necessari per gli stessi. Per il porto di Napoli, ad esempio, il controllo riguarda circa il 20-25% della merce in entrata (percentuale che raggiunge il 30-35% per quella in arrivo dall'estremo oriente) ed i relativi tempi sono maggiori di quelli necessari in altri scali⁶¹. Da qui la scelta di molti imprenditori di preferire altri punti di attracco e sdoganamento, per poi far giungere la merce a destinazione via strada.

È possibile individuare alcune parole chiave, che, viste come espressione degli elementi competitivi del settore, possono influenzarne in maniera rilevante l'andamento:

- «velocità», intesa come la capacità di saper affrontare i continui cambiamenti della struttura e delle dinamiche del settore;
- «innovazione» (sia di prodotto sia dei materiali), per creare quel fattore distintivo che dà all'azienda valore aggiunto rispetto alla concorrenza;
- «formazione», per avere risorse umane dedicate, competenti e preparate, simbolo di qualità e artigianalità.

3.4. AGROALIMENTARE

Un inquadramento congiunturale del settore

L'industria alimentare nella provincia di Napoli evidenzia segnali positivi di crescita, nonostante la crisi generale. Il saldo commerciale per l'agroindustria locale, nel 2014, è positivo, come

⁶¹ Per approfondimenti sulle tempistiche dei diversi scali si rimanda a SRM (2015 a).

del resto per la Campania ed il Mezzogiorno. Rispetto al 2013, il saldo commerciale dell'agroindustria provinciale migliora, poiché si avvale di un incremento del 5,3% delle esportazioni, che supera l'aumento dello 0,8% delle importazioni, e che è anche più dinamico del parallelo incremento dell'export settoriale campano (+2,3%). Nel 2014 le vendite all'estero della provincia di Napoli costituiscono quasi un terzo di quelle della regione Campania.

Principali dati dell'industria napoletana alimentare

Tabella 3.20. – Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, Infocamere. Anno 2014.

* Dati al 2013

	NAPOLI	Campania	Mezzogiorno
Importazioni (euro)	657.829.482	1.294.333.500	3.515.570.995
Esportazioni (euro)	755.140.981	2.328.098.968	4.399.153.118
Saldo commerciale (euro)	97.311.499	1.033.765.468	883.582.123
Numero unità locali	3.127	7.234	28.855
Addetti unità locali *	13.199	33.698	123.569

Le unità locali crescono, sul 2013, di quasi il 2%, per 60 unità produttive in più. Praticamente, l'intero incremento di unità locali del settore alimentare campano (+64 unità sul 2013) dipende pressoché esclusivamente dal dato napoletano. La crescita a Napoli è anche più rapida di quella meridionale (+1%).

Nel 2013, l'occupazione del settore, a Napoli, rappresenta quasi il 40% circa del totale degli occupati agroindustriali campani, ed il 16% degli occupati manifatturieri della provincia. Rispetto al 2012, gli addetti provinciali risultano quasi stabili variando di appena il -0,3% contro il -1,7% della Campania ed il -1,6% del Mezzogiorno.

Analisi di bilancio

Lo studio dei dati di bilancio di un campione rappresentativo di imprese del settore agroalimentare⁶² ha permesso di evidenziare le caratteristiche economiche, finanziarie delle imprese che vi operano negli ultimi quattro anni.

Dall'analisi si evidenzia innanzitutto un peso del settore in termini di fatturato, sul Mezzogiorno, del 13% ed una struttura economica

⁶² Per questa analisi sono state considerate le imprese che operano nel Napoletano nei settori contraddistinti dai codici ATECO 2007 10 industrie alimentari; 11 industria delle bevande; 12 industria del tabacco.

dell'industria agroalimentare napoletana caratterizzata da una dimensione medio-piccola, con un fatturato medio a impresa di 4,8 milioni di euro, superiore al dato meridionale (4,1 milioni), ma inferiore a quello nazionale (10 milioni).

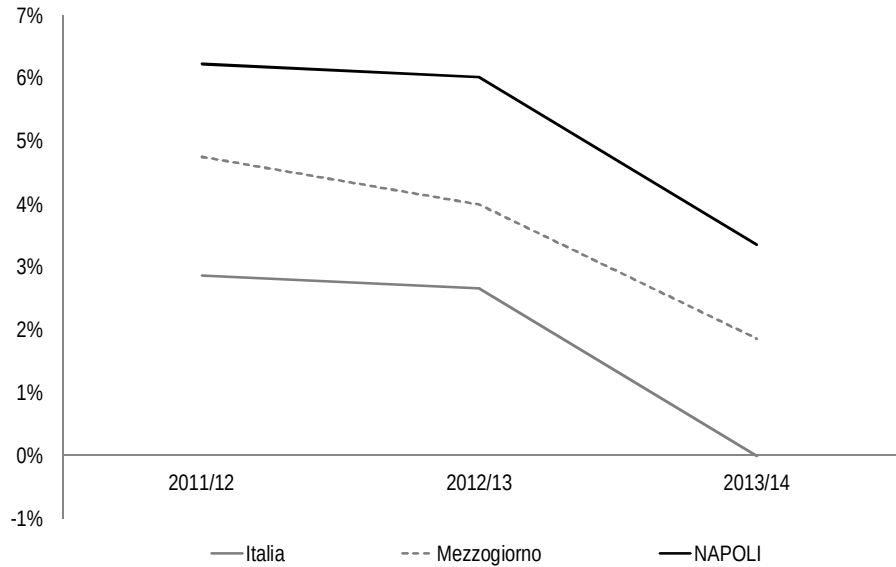
Nel periodo 2011-2014 il fatturato dell'industria agroalimentare napoletana ha seguito un trend discendente, soprattutto nell'ultimo anno, in linea con il Mezzogiorno e l'Italia pur conservando tassi di crescita positivi e superiori alle suddette aree.

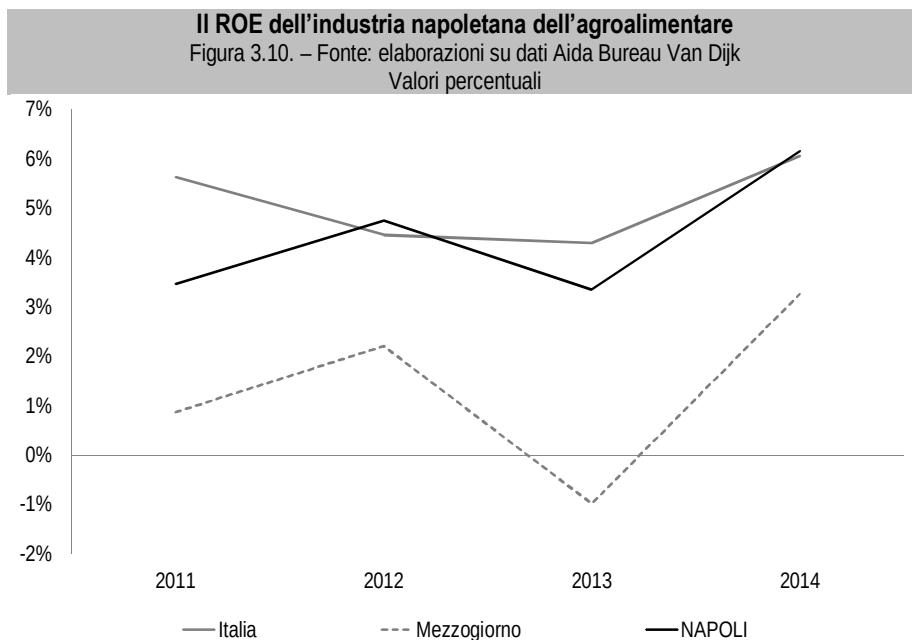
Gli indicatori reddituali delle imprese agroalimentari napoletane si presentano buoni ed in miglioramento nel 2014, nonostante un fatturato che evidenzia una crescita contenuta, grazie ad una maggiore efficienza operativa e minore incidenza finanziaria, che posizionano la provincia su livelli superiori rispetto a quelli del Mezzogiorno.

Nello specifico, si può notare che la redditività del capitale proprio, ovvero il ROE, nel 2014 arriva al 6%, contro il 3,3% delle imprese meridionali, ed è in linea con il dato nazionale.

Andamento del fatturato dell'industria agroalimentare

Figura 3.9. - Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk
Variazioni percentuali annue





In particolare si è avuta una maggiore efficienza aziendale che ha contenuto i costi operativi realizzando un maggior utile nel ciclo «acquisto materie prime, trasformazione in prodotti finiti e loro vendita» (ROS). Tale situazione ha portato ad un miglioramento del rendimento della gestione tipica (ROI).

Il trend positivo della redditività operativa fa sì che ci sia una migliore copertura degli oneri finanziari e straordinari ed un congruo utile quale remunerazione del capitale proprio.

L'incidenza della gestione non caratteristica sul risultato operativo, (espressa dalla percentuale di utile netto sul risultato operativo) dopo un calo nel 2013, migliora nel 2014.

La differenza tra risultato operativo e risultato economico è dovuta in gran parte alla gestione finanziaria, ed in particolare alla presenza di interessi passivi. Nel 2014 si realizza una riduzione dell'indebitamento (Leverage) con una contrazione dell'incidenza degli oneri finanziari sulla redditività dell'impresa.

Passando all'evoluzione della struttura patrimoniale, tra il 2011 e il 2014 si rileva da parte delle imprese del settore un mantenimento della composizione degli investimenti (con un tasso di rigidità degli impieghi del 46,5%), mentre in riferimento alla composizione dei finanziamenti, migliora l'indice di autonomia

finanziaria, vale a dire il peso del capitale proprio sul totale dei finanziamenti.

Indicatori di redditività dell'industria napoletana dell'agroalimentare

Tabella 3.21. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
ROI	3,6%	4,1%	3,9%	5,1%
Leverage	2,6	2,6	2,7	2,3
Incidenza della gestione extra caratteristica	36,6%	44,5%	32,4%	51,6%
ROS	3,6%	4,0%	3,7%	4,9%
Tasso di rotazione degli impieghi	1,01	1,02	1,04	1,05

Infine, migliora la struttura finanziaria delle imprese del settore. Incide su tale indicatore una buona situazione finanziaria ed un corretto utilizzo delle fonti di finanziamento, fattori che denotano una crescita della capacità di copertura globale delle immobilizzazioni. A ciò si aggiunge anche un miglioramento dell'indice di disponibilità ovvero la capacità di far fronte ai debiti a breve scadenza utilizzando le disponibilità a breve termine.

Indicatori patrimoniali e finanziari dell'industria napoletana dell'agroalimentare

Tabella 3.22. – Fonte: elaborazioni su dati Aida Bureau Van Dijk

	2011	2012	2013	2014
Indice di rigidità degli impieghi	44,8%	44,3%	44,6%	46,5%
Indice di autonomia finanziaria	67,5%	66,0%	63,8%	80,3%
Indice di copertura globale delle immobilizzazioni	1,17	1,14	1,12	1,22
Indice di disponibilità	1,25	1,20	1,18	1,33

I caratteri locali della filiera

La filiera agroalimentare campana si caratterizza per una profonda tradizione sul territorio napoletano, che esprime al meglio i contenuti del *made in Italy* grazie alla sua elevata qualità della materia prima e alla sua capacità di trasformarla in prodotti di eccellenza. Si tratta di prodotti che spiccano per la presenza sia di certificazioni sia di numerose tipicità tradizionali⁶³.

⁶³ La Campania con 457 prodotti agroalimentari tradizionali si posiziona al secondo posto in Italia (il primo posto è della Toscana con 461 prodotti), con un

Detto in altri termini, la qualità rappresenta l'elemento portante delle strategie di differenziazione delle imprese alimentari e ciò emerge, tra l'altro, dalle informazioni disponibili sulle cosiddette produzioni DO (Denominazione di origine). I dati collocano l'Italia al primo posto, tra i Paesi europei, per numero di riconoscimenti conseguiti tra DOP (Denominazione di origine protetta), IGP (Indicazione geografica protetta) e STG (Specialità tradizionale garantita). In totale sono 276 certificazioni, delle quali 22 riguardano la Campania e 11 (il 50% del dato regionale) interessano la provincia di Napoli.

Principali aziende napoletane del sistema agroalimentare

Tabella 3.23. – Fonte: elaborazioni su dati Aida

Principali aziende	Prodotto prevalente
Kimbo S.P.A., L'Aromatika S.R.L.	Caffè
Pastificio Lucio Garofalo S.P.A, Pastificio Di Martino Gaetano & F.lli S.P.A, Pastificio Guido Ferrara S.P.A., Antimo Caputo S.R.L., Liguori Pastificio dal 1820 S.P.A	Paste alimentari, farine, granaglie
I.Mac S.R.L., Loma S.R.L.	Carni
Icca S.P.A., Industria Lattiero Casearia La Mediterranea S.P.A.	Lattiero-caseari
Mediterranea Pesca S.P.A.	Pesci e crostacei
Murano S.P.A., D & D Italia S.P.A., Industria Dolciaria Alimentare Vesuviana I.D.A.V. S.P.A., Eurocom S.R.L.	Frutta e ortaggi
Fresystem S.P.A., Dolciaria Acquaviva S.P.A.	Prodotti da forno e pasticceria
Acetificio Marcello De Nigris S.R.L., Jomi S.P.A.	Condimenti, spezie e altri prodotti alimentari

Accanto alle produzioni certificate, anche i prodotti biologici costituiscono un'importante realtà in crescita e, anche in questo caso, l'Italia spicca in ambito europeo. Nel nostro Paese si contano, infatti, 45.969 produttori di biologico con un giro d'affari di circa 2 miliardi di euro (EPRS 2015).

peso sull'Italia del 9,4% (4.881 prodotti tradizionali in Italia). Fonte: XV Revisione dell'elenco dei prodotti agroalimentari tradizionali, MIPAAF (Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali), luglio 2015, <https://www.politicheagricole.it>.

Tuttavia, il settore è caratterizzato da alcune problematiche presenti tanto a livello nazionale quanto regionale che ne riducono la competitività: in primis, la polverizzazione del sistema produttivo (il 95% delle aziende è, infatti, costituito da piccole imprese che non fatturano più di 5 milioni di euro) e una scarsa efficacia delle certificazioni che subiscono in maniera pressante i problemi della contraffazione alimentare. Quest'ultimo problema è particolarmente sentito dalle imprese meridionali, che, per difendersi da questo fenomeno, puntano in maniera forte sulla tracciabilità. Vi è, quindi, la necessità di limitare al minimo la contraffazione, con norme più stringenti, per invertire la tendenza.

Detto in altri termini, per migliorare l'intera filiera agroalimentare bisognerebbe puntare in parallelo su qualità e controllo. Ma non solo. L'attuale consumatore finale si contraddistingue per essere sempre più attento alla provenienza, al gusto, al colore, alla qualità dei prodotti e l'intera filiera, soprattutto i passaggi intermedi, devono tenerne conto. Questo comporta la necessità, per le aziende, di rispondere al cambiamento richiesto, investendo sia sui sistemi di tracciabilità e controllo sia in ricerca e formazione.

Certificazioni di qualità napoletane

Tabella 3.24. – Fonte: Registro delle denominazioni di origine protette, delle indicazioni geografiche protette e delle specialità tradizionali garantite (Regolamento UE n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012). 20 ottobre 2015

Denominazione	Certificazione
Caciocavallo Silano	DOP
Cipollotto Nocerino	DOP
Limone di Sorrento	IGP
Melannurca Campana	IGP
Mozzarella di Bufala Campana	DOP
Pasta di Gragnano	IGP
Oli Penisola Sorrentina	DOP
Pomodorino del Piennolo del Vesuvio	DOP
Pomodoro S. Marzano dell'Agro Sarnese	DOP
Provolone del Monaco	DOP
Ricotta di Bufala Campana	DOP

Ciò implica anche puntare sull'innovazione ed è valido sia per quanto riguarda le materie prime sia in termini di processi

produttivi e di prodotti finiti. In particolare, se nel primo caso si tratta, ad esempio, di introdurre nuove produzioni, nel secondo si tratta di indirizzare l'attenzione alla riduzione dei costi di trasformazione o al miglioramento del sistema qualitativo. A ciò si aggiunge l'importanza della presentazione del prodotto e, quindi, del *packaging*, visto come un possibile fattore discriminante nella scelta del consumatore, soprattutto nei casi in cui l'offerta sia molto ampia.

Tracciabilità, qualità e innovazione sono solo alcune delle parole chiave su cui la filiera alimentare deve puntare per il suo sviluppo.

Accanto ad esse, infatti, se ne possono citare molte altre, tra le quali l'internazionalizzazione e la logistica per suggerire la necessità, da un lato, di una maggior apertura verso nuovi mercati e, dall'altro, di una maggior attenzione verso tutti quei processi che, discostandosi dall'essere dei meri passaggi fisici dei prodotti, devono essere visti come un ulteriore tassello per la creazione di valore aggiunto.

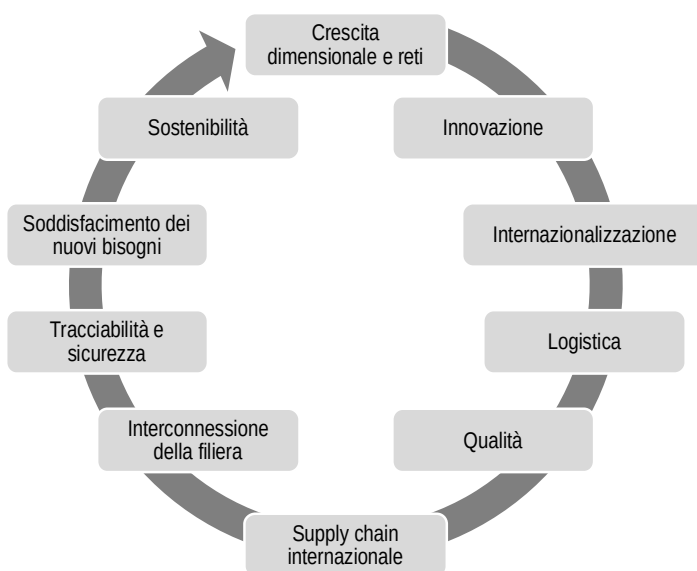
In ogni caso, alla base di tutto, c'è il soddisfacimento dei bisogni dei consumatori. Anche nell'alimentare, infatti, la sfida della competitività può esser vinta interpretando al meglio tali bisogni, seguendo i gusti e le esigenze dei consumatori finali che non solo rappresentano una domanda sempre più sofisticata, ma sono anche sempre più attenti ad assumere dei comportamenti responsabili tanto in termini di salute personale quanto in termini ambientali (SRM 2013). Hanno peso in questo senso anche le filiere corte di qualità. Il loro sviluppo in chiave competitiva deve, necessariamente, prevedere una contrazione dei passaggi al fine di consentire uno spostamento della catena del valore a monte con l'obiettivo, tra gli altri, di aumentare il potere contrattuale degli operatori del settore primario. Infatti, negli ultimi decenni, la progressiva perdita di quote di valore aggiunto all'interno della filiera agroalimentare ha penalizzato gli imprenditori agricoli, a causa della rispettiva debolezza contrattuale e delle difficoltà strutturali del settore. Una delle possibili opzioni che si stanno diffondendo con relativa velocità risiede in una sorta di riposizionamento strategico, attraverso la creazione di filiere alternative (*alternative food network*, AFN) nelle quali il ruolo dell'agricoltura viene esaltato dall'abbattimento delle fasi che separano l'agricoltore dal consumatore. Ciò rende possibile processi di rilocalizzazione dei circuiti di produzione e consumo nell'ambito dei quali il settore primario riesce a recuperare valore.

Le possibilità delle AFN sono molteplici e vanno dalle filiere corte

«classiche», come i mercati contadini, a formule più innovative, come il *box scheme* e il *pick your own*⁶⁴. Si tratta, ovviamente, di fenomeni di nicchia, ma che evidenziano trend crescenti. Ad esempio, in Campania sono presenti 40 gruppi di acquisto solidale (GAS) metà dei quali in provincia di Napoli e nove in ciascuna delle province di Caserta e Salerno (Regione Campania 2014, p. 54).

Le dieci chiavi d'azione dell'industria agroalimentare

Figura 3.11. – Fonte: SRM



Da un quadro di sintesi di tutti questi fattori nel contesto meridionale (e campano) emerge la prevalenza della polverizzazione del sistema produttivo, con conseguenze negative sulla capacità di innovazione delle imprese, sulla loro propensione all'export e sulle competenze necessarie a stabilire dei più equilibrati rapporti di filiera. Non mancano, tuttavia, casi di eccellenza né segnali positivi di cambiamento. Le imprese stanno

⁶⁴ Il *box scheme* consiste in una forma distributiva di prodotto biologico fresco di stagione, organizzata direttamente dall'imprenditore agricolo nei confronti di consumatori convenzionati. *Pick your own* (raccogli da solo) è la pratica di portare i consumatori a raccogliere frutta e verdura da soli direttamente nelle aziende agricole.

operando nella direzione della riqualificazione della propria offerta puntando sui prodotti alimentari speciali: biologico e prodotti certificati. Le analisi settoriali evidenziano che proprio da queste produzioni deriva il maggior valore aggiunto e che le imprese che producono tali prodotti raggiungono migliori *performance* sia sul mercato nazionale sia su quello internazionale. Il forte orientamento verso tali attività evidenzia, quindi, importanti potenziali di miglioramento (SRM 2013).

I processi di riorganizzazione

La specializzazione produttiva della Campania nel settore agroalimentare rappresenta una peculiarità dell'industria dell'area e ne condiziona, almeno in parte, la struttura dimensionale, che mostra una prevalenza di imprese di piccole dimensioni. Un modo per fronteggiare questa frammentazione produttiva è quello di ricorrere ai distretti che possono offrire importanti opportunità per lo sviluppo delle singole realtà. Il distretto alimentare, infatti, non è rilevante solo in quanto manifestazione visibile di un coordinamento tra imprese dello stesso settore. Al contrario, i principali vantaggi, che derivano dall'appartenenza a un distretto che funzioni, vanno ricercati nella capacità dello stesso di incentivare e promuovere la collaborazione inter-settoriale, vera leva dell'innovazione.

Il distretto può, inoltre, sviluppare, attraverso la messa a sistema delle risorse dei singoli, le competenze necessarie a migliorare il rapporto industria-distribuzione, sia sui mercati nazionali sia sui mercati internazionali, permettendo alle imprese di trarre il maggior vantaggio possibile dalle certificazioni e denominazioni che sono state ottenute (si pensi, per il contesto campano, al successo del marchio Mozzarella di Bufala).

Uno studio di Intesa Sanpaolo (2015) mostrano come sul territorio napoletano sia possibile individuare tre distretti: due relativi a caffè e pasta napoletana e poi uno della Mozzarella di bufala campana. Si sottolinea, in particolare, come per entrambi siano significativamente aumentate le vendite estere.

Le esportazioni del distretto del Caffè e pasta napoletana sono cresciute ad un ritmo superiore al 20% tendenziale nel corso del primo semestre del 2015. Ancora più rilevante è stata la crescita dell'export della Mozzarella di Bufala campana che, dopo un 2014 pesantemente negativo, nel primo semestre del 2015 ha registrato una crescita delle vendite estere del 402,5%, grazie all'aumento

delle richieste da parte dei principali partner europei (Spagna, Francia, Germania e Regno Unito).

Esportazioni dei distretti agroalimentari meridionali

Tabella 3.25. – Fonte: Intesa Sanpaolo (2015)

Distretto	Provincia	Specializzazione	Milioni di euro	Var. % 2014/13	Var. % 1° sem 2014/15
Caffè e pasta napoletana	NAPOLI	Prodotti da forno e farinacei	237	+6,8	+22,3
Caffè e pasta napoletana	NAPOLI	Altri prodotti alimentari	114	-2,0	+20,3
Conserven di Nocera	Salerno	Conserven	937	+0,6	+9,0
Lattiero-caseario del sassarese	Sassari	Pecorino	62	+4,6	+18,2
Mozzarella di bufala campana	Caserta	Mozzarella	84	-39,9	-29,6
Mozzarella di bufala campana	NAPOLI	Mozzarella	27	-21,3	+402,3
Olio e pasta del barese	Bari	Olio	113	+3,6	-4,8
Olio e pasta del barese	Bari	Prodotti da forno e farinacei	112	+2,9	+6,4
Ortofrutta del barese	Bari	Colture agricole non permanenti	183	+16,8	+98,8
Ortofrutta del barese	Bari	Colture permanenti	342	-15,2	+17,3
Ortofrutta del foggiano	Foggia	Colture agricole non permanenti	35	-23,2	+46,9
Ortofrutta di Catania	Catania	Colture permanenti	124	-0,1	+18,7
Pasta di Fara	Chieti	Prodotti da forno e farinacei	121	-1,3	+14,6
Pomodoro di pachino	Ragusa	Colture agricole non permanenti	121	+9,5	+4,8
Pomodoro di pachino	Siracusa	Colture agricole non permanenti	9	-5,2	+1,6
Vini del Montepulciano d'Abruzzo	Chieti	Vino	92	+6,4	+9,1
Vini del Montepulciano d'Abruzzo	Pescara	Vino	31	+15,2	+9,1
Vini e liquori della Sicilia occidentale	Agrigento	Vino	26	-12,2	+0,5
Vini e liquori della Sicilia occidentale	Palermo	Vino	24	+9,2	-2,9
Vini e liquori della Sicilia occidentale	Trapani	Vino	38	-15,4	+8,0

Un altro strumento utile per la crescita del settore è rappresentato dalle reti d'impresa ossia forme organizzative capaci di consentire alle aziende di specializzarsi reciprocamente, essere più creative, condividere le conoscenze, co-innovare (mantenendo basso il costo e il rischio in quanto distribuiti tra più soggetti), moltiplicare il valore delle idee (estendendo a più luoghi, settori e applicazioni l'utilizzo di conoscenze originali), innalzare la flessibilità e il grado di personalizzazione. Si tratta di forme organizzative valide tanto in termini orizzontali quanto verticali della filiera.

Le reti orizzontali, infatti, possono permettere anche ai componenti più deboli delle filiere di abbattere alcuni costi e rafforzare il proprio potere contrattuale verso trasformatori e distributori che rappresentano gli anelli forti della catena alimentare. Per i prodotti ad alta deperibilità, tuttavia, le reti orizzontali non sono sufficienti perché vi è la necessità di far arrivare velocemente i prodotti sul mercato finale.

L'associazionismo verticale costituisce, allora, la forma d'innovazione più auspicabile e le filiere corte rappresentano la risposta più adeguata alla forza competitiva della GDO (Grande distribuzione organizzata).

In ogni caso, il conseguimento di una maggiore efficienza produttiva, il rafforzamento dei canali di promozione/distribuzione e la pianificazione di progetti comuni di innovazione e ricerca sono i principali motivi che spingono le imprese italiane a partecipare alle reti. Questi obiettivi sono prioritari anche in Campania, anche se, rispetto alla media italiana, in tale area tende ad assumere maggiore importanza la ricerca di sinergie produttive e ad avere un peso inferiore l'obiettivo dell'innovazione.

Per cogliere la dimensione del fenomeno basti pensare che i contratti di rete stipulati in Italia⁶⁵ sono 2.405 con il coinvolgimento di 12.089 imprese. Il 23,8% (574 casi) è localizzato in Campania. In termini macro settoriali, l'agroalimentare presenta un grado di diffusione inferiore alla media complessiva; diffusione che è, invece, più alta se si considerano le reti *green* nel comparto agricolo.

Nella provincia di Napoli sono stati stipulati nove contratti di rete nel settore agricolo e alimentare (26 in Campania)⁶⁶.

Sono molte le reti nate con l'obiettivo di valorizzare il territorio

⁶⁵ <http://contrattidirete.registroimprese.it/reti/>

⁶⁶ Fonte: Infocamere (dati aggiornati al 3 ottobre 2015).

e le produzioni attraverso la certificazione ambientale e la rintracciabilità di filiera, di coordinare la ricerca/sviluppo di coltivazioni in grado di alimentare bioraffinerie, di studiare metodi di trasformazione degli scarti dalle produzioni agricole, di attivare progetti d'innovazione nella filiera agro-energetica, per sfruttare al meglio l'ampia domanda di biomasse e la potenziale diffusione delle colture ad uso energetico.

Il potenziale dei contratti di rete è, quindi, evidente, ed è tanto più alto quanto più le reti sono realmente percepite come uno strumento efficace per rafforzare il posizionamento competitivo dei soggetti coinvolti.

Le prospettive future di sviluppo. Il punto di vista degli operatori del settore

Sono state raccolte, attraverso un focus group⁶⁷, le opinioni degli imprenditori che operano nel settore agroalimentare della provincia di Napoli. Dall'incontro è emersa, innanzitutto, l'importanza che il comparto riveste per l'economia nazionale, in generale, e per quella campana, più nello specifico.

In Campania sono, infatti, presenti grandi realtà, note anche a livello internazionale, che contraddistinguono il panorama produttivo del territorio per specificità e tipicità. Si tratta, infatti, di aziende che, come quelle che hanno preso parte al focus, pur occupando posizioni diverse della filiera alimentare (dal produttore di materia prima al produttore di prodotti finiti), partecipano in modo rilevante alla creazione di ricchezza per il territorio.

Oltre che sulle principali problematiche e sui possibili scenari futuri del comparto, l'attenzione degli imprenditori si è focalizzata su due grandi temi, sempre più considerati come strategici per lo sviluppo di numerosi settori produttivi, l'innovazione (intesa nel senso più ampio del termine) e l'internazionalizzazione.

Parlare d'innovazione per la filiera dell'agroalimentare, al pari di quanto avviene per molte altre, implica il coinvolgimento a 360 gradi di molteplici attività che, partendo dai processi di ideazione del prodotto arrivano alla fase distributiva passando per quella produttiva. Innovare significa, infatti, non solo ideare nuovi prodotti, ma anche realizzarli seguendo processi diversi da quelli

⁶⁷ L'incontro ha visto la partecipazione dei rappresentanti di quattro principali aziende del settore agroalimentare, selezionate dall'Unione Industriali di Napoli, che hanno fornito la propria testimonianza approfondendo problematiche e caratteristiche delle diverse parti della filiera.

tradizionali, presentarli al mercato con nuove modalità, distribuirli secondo nuove logiche e nuovi canali. Alla base di ciò c'è spesso un lavoro aziendale collegato all'intuizione del personale interno - una sorta d'innovazione «fatta in casa» - più che ad una attività di ricerca e sviluppo in senso stretto. Inoltre, per quanto riguarda l'innovazione di prodotto, l'input può venire anche dai clienti, dai consumatori finali che in tal modo rientrano in un meccanismo innovativo non formalizzato.

Ciò, se da un lato, permette un costante processo innovativo, con un'attenzione continua a tutto ciò che può apportare beneficio all'attività aziendale, dall'altro può impedire (o rendere più difficoltosa) una quantificazione in termini numerici dell'innovazione apportata con la conseguenza di non poter avere un'immediata percezione della stessa e di sottostimarne il valore.

Nonostante ciò, rimane un'attività di primaria importanza per ogni tipo di impresa e che coinvolge tutte le fasi aziendali concentrandosi su di esse in vario modo, anche a seconda del tipo di attività che si svolge. Ad esempio, se per la produzione di pasta può essere particolarmente rilevante innovare in prodotti e processi produttivi, per altri comparti può essere centrale l'innovazione in termini distributivi. È il caso di tutte le attività legate alla catena del freddo o di quelle che mostrano necessità mutevoli nei vari periodi dell'anno con la presenza di catene distributive che, seppur soggette a un'alternanza periodica, richiedono una continua attenzione.

Come per molte altre realtà produttive tipiche del *made in Italy*, l'internazionalizzazione è un'importante prospettiva del settore alimentare. In molti casi, essa ha anche rappresentato un punto di svolta negli anni della crisi e, come conseguenza di un focus più spinto verso i mercati esteri da parte delle aziende, si configura come una scelta da pianificare con sempre maggiore attenzione.

Attenzione da rivolgere, soprattutto, allo studio dei possibili mercati di destinazione per individuarne non solo di nuovi rispetto a quelli già serviti, ma anche di nuovi rispetto a quelli serviti dalle aziende concorrenti.

Detto in altri termini, operare in un nuovo mercato può rappresentare un fattore di successo quanto più sullo stesso è assente (o carente) la concorrenza; di conseguenza la sua individuazione si configura come una scelta strategica di primaria importanza. Ciò è vero soprattutto per quei prodotti, tipici del *made in Italy*, riconosciuti e diffusi già a livello globale. Per meglio cogliere la rilevanza del fenomeno basti pensare che un'importante

realtà del settore della pasta esporta in 78 paesi del mondo che comprendono sia realtà più tradizionali come l'Europa, gli Stati Uniti, il Canada e i BRICS⁶⁸, sia mercati nuovi e, per alcuni aspetti, meno convenzionali come la Birmania, la Tailandia e l'Uruguay. Va anche aggiunto, tuttavia, che le scelte d'internazionalizzazione sono spesso condizionate dalle normative dei singoli Stati e dai vincoli che queste pongono (in termini di certificati e di tempistiche).

Discorso parzialmente diverso può essere fatto per quei prodotti meno noti a livello internazionale. Se è vero che per essi lo scenario dei nuovi mercati potenziali è in prospettiva più ricco, è anche vero che la minore notorietà del prodotto implica maggiori sforzi (e costi) per farlo conoscere e per introdurlo in un nuovo contesto.

Una delle principali problematiche del settore in esame (ma non solo di questo) è legata all'eccessiva burocrazia presente nel nostro Paese, tanto in termini di documentazione da produrre quanto in termini di tempistiche necessarie per il loro espletamento. E ciò è valido sia se si parla di autorizzazioni per intraprendere un'attività, sia se si parla di documentazione per accedere ad agevolazioni pubbliche, sia se si parla di certificazioni ed autorizzazioni per l'esportazione dei propri prodotti. Appare, quindi, necessario uno snellimento burocratico che porti a procedure chiare ed interpretazioni univoche. Ciò potrebbe agevolare lo sviluppo dell'imprenditorialità che, dal canto suo, dovrebbe concentrare l'attenzione su alcune leve ritenute strategiche per l'attuale momento congiunturale: «risorse umane», «formazione» e «innovazione».

Si tratta, in altri termini, di concentrarsi su ciò che costituisce il fulcro di un'azienda, da un lato puntando ad avere personale altamente qualificato (ad esempio, attraverso la formazione continua) e, dall'altro, investendo in modo sempre più strutturato in ricerca e innovazione.

Al centro di tutto dovrebbe sempre esserci l'attenzione per il cliente, per i suoi bisogni (sempre più specifici) e le sue aspettative (sempre più alte). L'attività di ogni azienda dovrebbe, quindi, essere tesa al raggiungimento di tale scopo con una particolare attenzione sia alle relazioni con essi (puntando su una buona comunicazione) sia agli aspetti più tecnici del rapporto.

⁶⁸ Sigla costituita dall'acronimo composto dalle iniziali delle principali economie emergenti (Brasile, Russia, India, Cina e Sud Africa).

In termini di comunicazione non si può non far riferimento alla recente esperienza di Expo 2015 che è stata, sicuramente, un nuovo trampolino di lancio per il *made in Italy*, una vetrina sul mondo che non solo ha aumentato la visibilità dei nostri prodotti nazionali, ma ha anche introdotto sul mercato una sorta di ottimismo per il futuro. Spetta, ora, alle aziende – e, soprattutto, alle grandi eccellenze – cogliere le nuove opportunità per un rilancio del *made in Italy*. Il tutto anche attraverso forme aggregative che possano agire come fattore moltiplicativo non solo in termini di immagine, ma anche di qualità.

IN SINTESI

Autoveicoli

- Lo stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco rappresenta il nucleo del settore napoletano degli autoveicoli e il suo andamento condiziona lo sviluppo della filiera locale.
- Il livello di dipendenza delle imprese locali dalle strategie del gruppo FCA continua ad essere elevato, nonostante le scelte di diversificazioni attuate nel periodo di crisi.
- Le dimensioni e le caratteristiche della filiera si sono modificate sia per effetto della crisi, sia in relazione al cambiamento della missione produttiva dello stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco che ora produce il modello FIAT Nuova Panda.
- Il peso economico del settore degli autoveicoli sull'economia locale si è relativamente ridotto, ma rappresenta comunque la componente più rilevante del comparto su scala regionale.
- La ristrutturazione della filiera è stata guidata da una spinta ad aumentare produttività ed efficienza per migliorare la competitività sui costi, la qualità e l'affidabilità del prodotto, seguendo il WCM e gli standard ambientali e di sicurezza.
- Il piano industriale FCA 2014-2018 presenta un programma d'investimenti per gli stabilimenti italiani del gruppo che prefigura delle condizioni di vantaggio per la crescita e la qualificazione della filiera degli autoveicoli napoletana.

■ Le imprese locali della subfornitura adottano programmi di investimenti che seguono strategie imprenditoriali differenziate per quanto riguarda il grado di integrazione con i clienti e i livelli di diversificazione.

Aerospazio

■ Il settore aerospaziale napoletano costituisce un polo strategico per tutto il Mezzogiorno, concentrando il 68% delle esportazioni ed il 51% degli addetti dell'aerospaziale meridionale.

■ La tradizione dell'industria aerospaziale nella provincia di Napoli ha radici profonde che risalgono all'inizio del secolo scorso e che rappresentano ancora oggi una parte importante del settore a livello nazionale, sia per numero di addetti, sia per la varietà delle produzioni presenti sul territorio che vanno dalla subfornitura di parti meccaniche per grandi velivoli da trasporto civile alla produzione di piccoli velivoli di aviazione generale, senza tralasciare la componentistica, gli *interiors* e le applicazioni spaziali.

■ In Campania ci sono circa 100 aziende aerospaziali, con un fatturato complessivo di circa 2 miliardi di euro, ed un totale addetti di poco inferiore alle 10.000 unità. Nel settore aerospaziale, se si esclude il comparto difesa, la Campania, con una quota di mercato di circa il 22%, è la seconda regione d'Italia dopo la Lombardia ed è la prima se si considera solo il numero di addetti.

■ La Campania presenta una certa eterogeneità, dovuta probabilmente a ragioni storiche, che rende il comparto aerospaziale regionale molto più complesso delle altre aree distrettuali.

Abbigliamento

■ Il settore dell'abbigliamento napoletano è caratterizzato da alcune criticità di mercato che implicano la necessità di cambiamenti: l'export è in aumento, ma il saldo commerciale rimane negativo e il tessuto produttivo si indebolisce. Solo l'occupazione mostra segnali positivi.

- La filiera produttiva è legata ad una tradizione artigianale che ha sempre contraddistinto il manifatturiero dell'area, con un gruppo di imprese del pronto moda con qualche rilievo sul mercato nazionale e un articolato sistema di piccole imprese contoterziste.
- Le nuove tendenze vedono una crescente apertura verso i mercati esteri che apprezzano sempre di più il *made in Italy*; ne consegue una competizione internazionale sempre più forte e, quindi, la necessità di individuare e/o mantenere quei fattori critici di successo in grado di garantire un'immagine esclusiva.
- Ricerca e innovazione (sia di prodotto che di processo) sono quindi due dei principali aspetti su cui puntare per creare valore aggiunto.

Agroalimentare

- L'industria agroalimentare napoletana evidenzia segnali di crescita: il saldo commerciale nel 2014 è positivo e aumentano sia le unità locali sia gli addetti.
- La filiera è legata ad una forte tradizione territoriale, caratterizzata da prodotti di qualità e processi produttivi d'eccellenza tipici della manifattura partenopea.
- Il panorama produttivo vede la presenza di grandi realtà che contraddistinguono il settore per specificità e tipicità e che, operando a livello nazionale, rappresentano un tassello molto importante del *made in Italy* alimentare.
- Per mantenere tale impronta, occorre puntare in modo crescente su qualità e innovazione, garantendo la tracciabilità di ogni singolo prodotto.

La Città metropolitana



4. LA CITTÀ METROPOLITANA

L'Unione europea si è posta l'ambizioso obiettivo di portare entro il 2020 il peso del comparto manifatturiero sul proprio PIL al 20%, dal 15,6% del 2011. Le quattro priorità individuate nella strategia *Europa 2020* per perseguire tale obiettivo sono mirate a facilitare gli investimenti nelle nuove tecnologie e nell'innovazione, a migliorare le condizioni di mercato interno e internazionale, a estendere l'accesso ai finanziamenti, a sostenere gli investimenti in capitale umano e competenze.

Alcune di queste linee strategiche non possono che essere portate avanti a livello comunitario, altre richiedono politiche industriali nazionali. Altre ancora sono perseguibili con maggiore efficacia a livello locale: basti pensare che il 67% del PIL dell'Europa è prodotto in regioni metropolitane. È per questo che l'Unione europea prevede che almeno il 50% del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), per un ammontare di 80-90 miliardi di euro, venga investito nelle aree urbane tramite programmi operativi generali nel periodo finanziario 2014-2020, mentre una quota minima del 5% delle assegnazioni nazionali del FESR è stata stanziata a favore dello sviluppo urbano sostenibile integrato per garantire che esso sia prioritario in tutti gli Stati membri.

In Italia, le politiche industriali sono state finora appannaggio dello Stato e delle Regioni. La legge 56/2014, più nota come «legge Delrio», che ha portato alla nascita delle Città metropolitane, ha però introdotto un nuovo attore chiave nella promozione del comparto manifatturiero. Le Città metropolitane vengono istituite, infatti, con il compito primario di promuovere lo sviluppo socioeconomico del proprio territorio, e così facendo rilanciare più complessivamente la competitività e la crescita dell'economia nazionale, compreso proprio il comparto manifatturiero.

Questo compito può essere assolto dal nuovo ente lungo due linee d'azione principali. Da un lato, agendo su quei fattori abilitanti dello sviluppo economico che possono essere almeno in parte governati alla scala provinciale, quali ad esempio la pianificazione strategica, la semplificazione della pubblica amministrazione locale, la gestione e l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano, il marketing territoriale, il sostegno all'innovazione e alla nuova

imprenditorialità, l'attuazione dell'Agenda digitale. Dall'altro lato, condividendo con le Regioni la programmazione dei fondi strutturali europei, che rappresentano oggi una delle risorse chiave per lo sviluppo economico, e manifatturiero in primis.

Occorre però riconoscere che le Città metropolitane, nate a inizio 2015, sono ancora in fase di «rodaggio»: nel corso dell'anno hanno progressivamente articolato la propria strutturazione, e stanno ancora definendo le modalità per implementare le nuove funzioni che sono state loro attribuite, in particolare la pianificazione strategica e la promozione dello sviluppo socioeconomico. Questo capitolo è allora dedicato a ricostruire lo stato di avanzamento del processo di attuazione della Città metropolitana di Napoli, per capire che ruolo essa potrà avere nella promozione delle quattro «A» analizzate nei precedenti tre capitoli. In particolare, in 4.1 si descrivono, in dettaglio, la missione del nuovo ente e le specificità che esso presenta nel contesto napoletano. In 4.2 si illustra il percorso legislativo – con i suoi numerosi passi avanti e indietro – che, a livello nazionale e napoletano, ha portato all'istituzione della Città metropolitana. In 4.3 si esamina quale sia l'estensione dell'area metropolitana napoletana *de facto* e che implicazioni abbia l'aver delimitato l'ambito spaziale della Città metropolitana entro i confini provinciali. In 4.4 si analizza l'organizzazione interna del territorio della Città metropolitana napoletana, in vista della prossima definizione delle zone omogenee. Infine, in 4.5 si esaminano le tre principali funzioni della Città metropolitana in termini di pianificazione strategica, pianificazione territoriale e promozione dello sviluppo economico.

4.1. NAPOLI, UN «UNICUM» METROPOLITANO

Il 1° gennaio 2015 la Città metropolitana di Napoli ha sostituito l'omologa Provincia, come previsto dalla legge 56/2014, più nota come «legge Delrio». Tale legge, dopo 15 anni, ha dato attuazione a quella riforma del Titolo V della Costituzione che nel 2001 aveva introdotto le Città metropolitane nella Carta costituzionale quali elementi costitutivi della Repubblica italiana, al pari di Regioni, Province e Comuni.

La legge, pur se fortemente motivata da esigenze di risanamento delle finanze pubbliche e di contestuale riduzione dei

cosiddetti «costi della politica», si inserisce in un più ampio – e di più lungo periodo – disegno di riforma della *governance* degli enti locali. Tale disegno prevede di ridurre a due – il Comune e la Regione – i livelli di governo eletti a suffragio universale. Il terzo livello attualmente esistente, quello della Provincia, viene per ora trasformato in ente elettivo di secondo grado¹, ma è destinato ad essere soppresso tramite una prossima riforma costituzionale, e le funzioni da esso finora esercitate dovrebbero essere assorbite dalle Unioni di Comuni², che la stessa legge 56/2014 promuove. Solo in alcuni ambiti territoriali ben precisi – specificati esplicitamente dalla legge e corrispondenti alle principali aree metropolitane italiane: Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Torino, Venezia, più Roma capitale con disciplina speciale³ – la Provincia viene sostituita dalla Città metropolitana, a sua volta elettiva di secondo grado: il Sindaco della città capoluogo diventa anche il Sindaco metropolitano, ed il Consiglio metropolitano è composto da amministratori comunali eletti tra loro. In sostanza, l'associazionismo intercomunale diventa il caposaldo dell'intera riforma del governo di area vasta: sia per le Città metropolitane, che sono governate da un consesso di sindaci e consiglieri comunali, sia per le Unioni di Comuni, destinate a

¹ I suoi organi sono cioè eletti non direttamente dai cittadini, ma dai Sindaci e consiglieri comunali che a loro volta sono stati eletti direttamente al livello comunale (anche se come si vedrà nel paragrafo 4.4, lo Statuto della Città metropolitana di Napoli ha reintrodotto l'elezione diretta).

² Le Unioni di Comuni sono state introdotte dalla legge 142/1990 come una delle possibili forme di associazionismo intercomunale (insieme alle convenzioni, i consorzi, gli accordi di programma e le Comunità montane). La legge 122/2010 ha reso obbligatoria la natura delle Unioni: i comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, nonché quelli appartenenti o appartenuti a Comunità montane e aventi meno di 3.000 abitanti, devono obbligatoriamente svolgere in forma associata, tramite Unioni o convenzioni, le funzioni fondamentali di propria competenza (quali, ad esempio, la pianificazione urbanistica ed edilizia di ambito comunale, le attività di protezione civile e di coordinamento dei primi soccorsi, l'organizzazione e gestione dei servizi di raccolta, avvio, smaltimento e recupero dei rifiuti urbani e di riscossione dei relativi tributi, la polizia municipale e amministrativa locale). Il termine ultimo per l'avvio obbligatorio dell'esercizio associato delle suddette funzioni è però stato progressivamente posticipato: la legge 11/2015 l'ha attualmente fissato al 31 dicembre 2015.

³ La data di istituzione della Città metropolitana di Reggio Calabria, comune commissariato per mafia dall'ottobre 2012, è stata posticipata al 1° gennaio 2016. Oltre alle disposizioni riguardanti i territori delle regioni a statuto ordinario, la legge stabilisce che anche nelle regioni a statuto speciale possano essere istituite Città metropolitane. Tra le regioni a statuto speciale, il Friuli Venezia Giulia, la Sardegna e la Sicilia hanno avviato processi normativi volti all'istituzione delle Città metropolitane di Trieste, Cagliari, Catania, Messina e Palermo.

sostituire le Province nel resto del Paese (Orlando 2015).

L'istituzione delle Città metropolitane supera il principio di uniformità territoriale delle amministrazioni locali che era stato introdotto dalla legge Rattazzi del 1859. Perché prevedere, in alcune e sole aree del Paese la presenza di un ulteriore livello di governo, quello delle Città metropolitane, e non limitarsi a che anche qui le funzioni delle sopprimende Province vengano esercitate dalle Unioni di Comuni?

Perché, come evidenziato da uno dei costituzionalisti che hanno contribuito alla formulazione e all'attuazione della legge 56/2014 (Pizzetti 2015), le Città metropolitane hanno finalità diverse e nuove rispetto a quelle delle Province che vanno a sostituire. Ereditano sì le funzioni delle Province⁴ (anche se – in prospettiva – potrebbero delegarle alle Unioni di Comuni che si formeranno all'interno dei loro confini), ma a differenza di queste ultime non sono enti «a fini generali», aventi essenzialmente l'obiettivo della tutela delle comunità residenti sul loro territorio, del coordinamento dei Comuni e delle Unioni che ne sono espressione, della soddisfazione delle esigenze dei loro cittadini. Le Città metropolitane sono invece «enti a missione definita», missione che è esplicitata dalle tre finalità – per l'appunto nuove e specifiche – loro assegnate dalla legge: la cura dello sviluppo strategico del territorio, la promozione e gestione integrata dei servizi e delle infrastrutture, la cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello (ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee). Tre finalità soltanto, ma che vanno tutte nel medesimo senso: fare della Città metropolitana un ente primariamente rivolto allo sviluppo strategico del suo territorio.

«La Città metropolitana non ha come fine primario il soddisfacimento delle esigenze e necessità locali. Essa deve dedicare le sue energie alla definizione e, per quanto di sua competenza (le funzioni fondamentali e altre che potranno esserle assegnate da Stato e regioni), all'attuazione di un progetto di sviluppo strategico, compatibile con le potenzialità del territorio nel quale opera, ma che deve riguardare anche la stessa comunità

⁴ Le funzioni fondamentali delle Province sono così individuate dalla legge 56/2014: pianificazione territoriale di coordinamento, tutela e valorizzazione dell'ambiente, pianificazione dei servizi di trasporto e costruzione e gestione delle strade provinciali, programmazione della rete scolastica (di secondo grado) e gestione dell'edilizia scolastica, raccolta ed elaborazione dati e assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali, controllo dei fenomeni discriminatori in ambito occupazionale, pari opportunità.

che su questo territorio vive. [...] Dunque, compito della Città metropolitana è assicurare lo sviluppo del suo territorio anche al di là, e oltre, le esigenze della comunità che vi risiede. In sostanza, la Città metropolitana deve avere come obiettivo un piano di sviluppo del territorio che sia in grado anche di attrarre nuovi investimenti, nuovi insediamenti culturali, scientifici e produttivi, ed eventualmente anche nuova popolazione in grado di favorirne il perseguimento» (Pizzetti 2015, p. 19; corsivi dell'autore).

In altre parole, le Città metropolitane vengono viste come enti che dovrebbero essenzialmente porsi l'obiettivo di promuovere lo sviluppo socioeconomico del proprio territorio, ma in un orizzonte più ampio: contribuire contemporaneamente allo sviluppo socioeconomico dell'intero Paese Italia, perché in esse si concentrano i principali fattori di competitività e innovazione che sono i propulsori dello sviluppo. Già oggi i territori corrispondenti alle dieci Città metropolitane istituite dalla legge 56/2014 e alle cinque che potranno nascere nelle Regioni a statuto speciale rappresentano il 16% della superficie nazionale e il 17% dei comuni italiani, ma rispetto al totale nazionale ospitano il 36% della popolazione, generano il 39% del PIL, producono il 42% dei brevetti italiani presentati all'European Patent Office. La nascita del nuovo ente metropolitano è pensata per dare a queste aree strumenti innovativi e più efficaci per accrescere ancora il loro contributo allo sviluppo nazionale, in primo luogo attraverso l'attivazione di reti e relazioni con le altre città europee.

Questa finalità sembra essere stata colta dallo Statuto che il Consiglio metropolitano di Napoli ha approvato l'11 giugno 2015⁵. Esso richiama esplicitamente, nel suo preambolo, l'obiettivo primario della crescita e dello sviluppo: «Questa 'Nuova Città', nella consapevolezza di essere un'area strategica per il Mezzogiorno e per l'intera Italia, persegue – con il concorso attivo dei suoi cittadini e dei Comuni che la compongono – l'obiettivo di una rinnovata crescita economica e civile. Tale crescita è la premessa indispensabile per valorizzare compiutamente le straordinarie capacità attrattive di cui essa dispone, per rafforzarne i legami comunitari, per collaborare e per competere,

⁵ In altre realtà metropolitane questa capacità di cogliere le effettive finalità del nuovo ente è mancata: «Guardando agli statuti adottati dalle città metropolitane che hanno provveduto ad adottarli, è inevitabile constatare che, almeno in linea di massima, la Città metropolitana si è auto-percepita più come una forma associativa di comuni che come un ente di missione avente come scopo centrale della sua attività lo sviluppo del territorio» (Pizzetti 2015, pp. 24-25).

forte della propria inconfondibile identità, con le altre aree territoriali del Mediterraneo, dell'Europa e del mondo».

In effetti, in un'area come quella napoletana, la promozione dello sviluppo economico – e, in esso, di quelle quattro «A» che costituiscono i principali punti di forza del settore manifatturiero, come si è mostrato nei primi tre capitoli – non può essere pensata se non a livello metropolitano⁶. Da un lato, infatti, l'area metropolitana è costituita da un tessuto insediativo privo di soluzioni di continuità, che costituisce un «unicum» per la densità che arriva a sviluppare. Napoli è, tra le dieci Città metropolitane finora istituite in Italia, la più piccola come superficie (complessivamente, è al 96° posto tra le province italiane): un sesto di Torino, un quinto di Roma (la distanza tra Napoli e Caserta è quasi pari al diametro del Grande raccordo anulare), la metà di Venezia. Al tempo stesso, è quella che ha la più alta densità di popolazione: su una superficie che è circa l'8% della Campania raccoglie oltre il 50% degli abitanti della regione, con una densità media di 2.661 abitanti/kmq, che sale però oltre gli 8.200 non solo nel capoluogo, ma in tutta la provincia se si rapportano gli abitanti alla sola superficie urbanizzata (che corrisponde al 32,5% della superficie totale). I primi sei comuni italiani per densità sono napoletani (salgono a otto sui primi dieci): Casavatore e Portici con oltre 12.000 abitanti/kmq, seguiti da San Giorgio a Cremano, Melito di Napoli, Napoli e Frattaminore (dato 2015; fonte: ISTAT). Così come sono napoletani i primi 9 comuni italiani per consumo di suolo⁷, che raggiunge l'85,4% a Casavatore e supera il 70% ad Arzano e Melito di Napoli (dato 2012; fonte: ISPRA).

Al tempo stesso – in parte in conseguenza di questo modello insediativo – Napoli è un «unicum» tra le Città metropolitane

⁶ Non a caso, a lungo il soggetto pubblico che più ha promosso la visibilità della dimensione metropolitana nel contesto napoletano e ne ha postulato il governo è stato l'Unione Industriali, ed il Piano regolatore del Consorzio per le Aree di Sviluppo Industriale (1965-68) è oggi riconosciuto come il piano sovra comunale più efficace realizzato nell'area napoletana (Moccia 2011). Più di recente, l'Unione Industriali sta giocando un ruolo attivo in relazione alla riforma che istituisce le Città metropolitane, sia con la promozione di studi al riguardo (si veda Centro Studi Unione Industriali Napoli 2014), sia attraverso la partecipazione alle iniziative promosse dalle associazioni e reti di categoria nazionali (si veda il *Manifesto delle Città Metropolitane italiane* della Rete Associazioni Industriali Metropolitane del 2015, e il *position paper* di Confindustria *L'attuazione della Legge Delrio. Prime indicazioni di policy sul riordino delle funzioni*).

⁷ L'unico al di fuori della provincia napoletana è al settimo posto: Lissone di Monza e Brianza, con un consumo di suolo pari al 64%.

anche per le sue condizioni di problematicità e criticità (Benucci e Maugeri 2014). In termini ambientali, per la vulnerabilità sismica e vulcanica, con due aree – i Campi Flegrei a nordovest e il Vesuvio a sud – che determinano un’elevata condizione di rischio su un quarto del territorio provinciale; ma anche per i dissesti idrogeologici e i livelli di inquinamento del suolo e delle acque (Mazzeo 2015). In termini antropici, per i problemi di abusivismo edilizio, di fabbisogno abitativo, di condizioni di accessibilità, di carenze nei servizi pubblici (Forte 2015a).

Sono criticità che travalicano i singoli confini comunali (e in parte, come si dirà nel paragrafo 4.3, anche gli stessi confini provinciali), e che non possono essere affrontati se non a scala metropolitana. E senza un loro superamento, è difficile immaginare come promuovere un effettivo sviluppo socioeconomico. Ecco allora che la Città metropolitana viene a costituire un’occasione forse unica per ripensare un efficace governo di area vasta capace di essere anche, se non soprattutto, strumento di sviluppo, in primis di quei settori di punta dell’industria napoletana che si sono descritti nei primi tre capitoli del testo.

4.2. UN LUNGO PERCORSO

La legge 56/2014 ha portato a traguardo un processo di istituzione delle Città metropolitane che si è protratto per decenni, accompagnato da un lungo e discontinuo dibattito su quale fosse l’approccio più adatto a governare quei processi di metropolizzazione che travalicano le partizioni amministrative.

Questo dibattito si è incentrato su due forme «idealtipiche» di governo metropolitano: il modello strutturale e quello funzionale⁸.

Il modello strutturale, anche detto della sovra-comunalità, fa riferimento a un governo unico e formalizzato e si basa su enti

⁸ Luigi Bobbio (2002) evidenzia come questi due modelli possano in realtà essere considerati gli estremi di un continuum, al cui interno possono essere individuati molteplici approcci: quelli più *hard* (come ad esempio l’«annessione» di comuni minori a un comune centrale, o le città-stato e le città-regione tedesche o austriache), opzioni di governi metropolitani di secondo livello (come ad esempio le *Communautés urbaines* francesi: Lione, Bordeaux, Lille, Strasburgo, ecc.), e modelli decisamente più *soft* (come le associazioni volontarie di Comuni: New York, Los Angeles, San Francisco, ecc. o la formazione di agenzie funzionali che agiscono su scala metropolitana, come gli *special districts* statunitensi, i *joint committees* nel Regno Unito, ecc.).

elettivi di primo livello; i fautori di questa opzione sostengono la necessità di una riforma istituzionale e di una ridefinizione dall'alto dei diversi livelli di governo. Merloni (1986), ad esempio, interpreta la riforma metropolitana come strumento di canalizzazione istituzionale di conflitti altrimenti ingovernabili, puntando quindi su un governo unitario, munito di investitura elettorale diretta e sufficiente autorità. I comuni metropolitani sarebbero sì dotati di spazi di autonomia, ma il livello superiore di governo sarebbe provvisto di risorse sufficienti a dirimere le conflittualità.

Il modello funzionale punta, invece, su forme di cooperazione «dal basso»; è il modello dell'inter-comunalità che fa riferimento all'azione di cooperazione volontaria tra i comuni ed è fondato sul decentramento e sulla collaborazione. Si basa su varie modalità di funzionamento e sistemi di rappresentanza: modelli associativi sia di tipo generale (ad esempio associazioni per la pianificazione strategica) che specifico (ad esempio agenzie per l'ambiente metropolitano, per i trasporti, ecc.). I sostenitori di questa opzione ribadiscono la convinzione che il coordinamento spontaneo dei promotori di politiche urbane attraverso forme di *governance* inclusiva possa garantire un più efficace governo dell'area vasta: per esempio, Urbani (1988) afferma che la variabilità nello spazio e nel tempo delle varie dinamiche di metropolizzazione mal si presta a essere governata da un'unica autorità metropolitana, e predilige soluzioni funzionaliste più flessibili, a geometria variabile.

Entrambi i modelli presentano vantaggi e svantaggi. Le forme istituzionali dure (sovra-comunali ed elettive), maggiormente formali, sono istituzioni ingombranti per la loro dimensione e per il peso politico che esercitano; esse, generalmente, tendono a incontrare ostilità e diffidenze da parte degli altri livelli esistenti di governo (comunale, provinciale o regionale). D'altro canto, le forme istituzionali morbide (intercomunali e non elettive) facilmente mancano di un supporto tecnico adeguato e non possiedono l'autorevolezza che deriva dall'essere state elette (necessaria per affrontare efficacemente problemi quali le scelte localizzative di infrastrutture invise a livello locale, la perequazione territoriale e finanziaria, ecc.). Esse, inoltre, se non sostenute da una regia forte, rischiano di dare troppo spazio alle istanze localistiche, di essere paralizzate dai veti e di impedire il raggiungimento di una visione d'insieme (Fedele e Moini 2006).

I due modelli sono riscontrabili nell'evoluzione degli assetti istituzionali delle aree metropolitane nell'Europa occidentale, le

quali – pur nelle differenze legate ai contesti istituzionali dei diversi Paesi – si sono modificate secondo un percorso analogo. Negli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso, l'istituzione delle aree metropolitane secondo un modello strutturale era stata un'esperienza diffusa in molti Paesi europei, anche se aveva prodotto risultati ancora «acerbi», smantellati in gran parte durante gli anni Ottanta⁹. L'istituzione di aree metropolitane è ripresa in Europa con nuovo vigore durante gli anni Novanta, questa volta però secondo un modello prevalentemente funzionalista, proprio per cercare di ovviare alle resistenze dei vari livelli di governo locale e ridurre conflitti già emersi in passato. La maggior parte delle sperimentazioni ha riguardato non più tanto, come in precedenza, la creazione di un super-governo metropolitano seguendo un'ottica, per così dire, di *government*; esse hanno, semmai, perseguito un'ottica di *governance* metropolitana (Le Galés 2002), prediligendo un governo senza istituzioni forti, la diffusione di pratiche di interazione, la messa in rete di risorse e una maggiore condivisione delle responsabilità (Lanza e Spalla 2008). Negli ultimi dieci-quindici anni si è invece tornati nuovamente a creare apposite istituzioni di livello metropolitano, dotate di specifici poteri e strumenti di amministrazione secondo il modello strutturale.

I due modelli di governo metropolitano, strutturale e funzionale, sono riscontrabili anche in Italia, dove negli anni Novanta si è creata una situazione apparentemente contraddittoria: da un lato, si sono succedute una serie di leggi che tentavano di istituire un ente metropolitano di tipo strutturale, a partire dalla legge 142/1990 denominata *Ordinamento delle autonomie locali*; dall'altro lato, a fronte dei ripetuti fallimenti di questo percorso normativo, si sono diffuse forme e pratiche di *governance* metropolitana dal basso, secondo un modello funzionale¹⁰.

Questo tortuoso percorso normativo si è interamente riflesso a

⁹ In particolare, alcuni problemi – ad esempio, il difficile rapporto tra i governi metropolitani e le altre istituzioni locali, una ripartizione delle competenze tra i diversi soggetti non chiaramente definita o, ancora, una scarsa considerazione di questi problemi da parte dei cittadini – non avevano certo giocato a favore di queste prime sperimentazioni.

¹⁰ Per una rassegna esemplificativa di alcuni casi europei di governi metropolitani e una ricostruzione storica della legislazione sulle Città metropolitane in Italia, si rimanda a Crivello (2015).

livello locale¹¹. A Napoli uno dei primi tentativi di definire un ambito intercomunale su cui impostare politiche urbanistiche fu il progetto di *Piano Regolatore Intercomunale* adottato nel 1958, che coinvolgeva il capoluogo e altri 20 comuni limitrofi¹². Il piano fu bocciato dal Ministero dei lavori pubblici, in quanto l'inquadramento del comune nell'ambito di un territorio più vasto fu ritenuto insufficiente. Il compito di rielaborare il piano venne affidato ad una commissione presieduta da Luigi Piccinato, che nel 1964 presentò una proposta (destinata a restare non approvata) di *Schema di Piano Regolatore del Comprensorio di Napoli*. Il piano individuava un comprensorio di 96 comuni (68 in provincia di Napoli, 18 in quella di Caserta e 10 in provincia di Salerno; figura 4.1a), per riequilibrare le eccessive tendenze insediative centripete gravanti sul capoluogo attraverso l'individuazione di aree di sviluppo residenziale e industriale extraurbano a Giugliano, a Pomigliano, nell'Agro nocerino e lungo il nuovo asse di trasporto Marcianise-Napoli.

Nel 1974 la Regione Campania elaborò una *Proposta di indirizzi politico-operativi per la programmazione economica e territoriale*, che divideva la regione in due zone: l'area metropolitana e il resto del territorio campano; la prima comprendeva la pianura campana, la penisola sorrentina-amalfitana, la valle del Sarno e quella Caudina.

Gli *Indirizzi di assetto territoriale* formulati nel 1981 dal Comitato tecnico-scientifico della programmazione, su incarico della Regione, per guidare e gestire la ricostruzione nelle aree colpite dal terremoto l'anno precedente, organizzavano gli investimenti in modo da riequilibrare lo sviluppo economico e territoriale della regione. In tale prospettiva, individuavano un'area metropolitana napoletana – a partire dall'accorpamento di alcune

¹¹ Per una rassegna dettagliata dei documenti e studi che negli ultimi cinquant'anni hanno preso in considerazione l'area urbanizzata gravitante intorno a Napoli si rimanda a Smarrazzo (1997).

¹² Negli anni Cinquanta piani regolatori intercomunali erano stati proposti anche a Milano e Torino. A Milano, la proposta nel 1951 di un primo Piano Intercomunale si insabbiò sia perché si scontrò con l'insofferenza dei comuni minori per una forma di pianificazione che confermava il ruolo egemonico del capoluogo, sia perché lo stesso comune di Milano, dopo l'approvazione del Piano Regolatore Generale nel 1953, si trovò impegnato in una difficile fase attuativa che non lasciava molto spazio ad un allargamento delle prospettive (Romano 2007). A Torino, il piano proposto nel 1954 risultò essere uno strumento elaborato dalla città per un territorio molto più ampio rispetto alla propria giurisdizione e senza un potere giuridico sufficiente per riscuotere risultati efficaci sui comuni limitrofi (Corsico 2005).

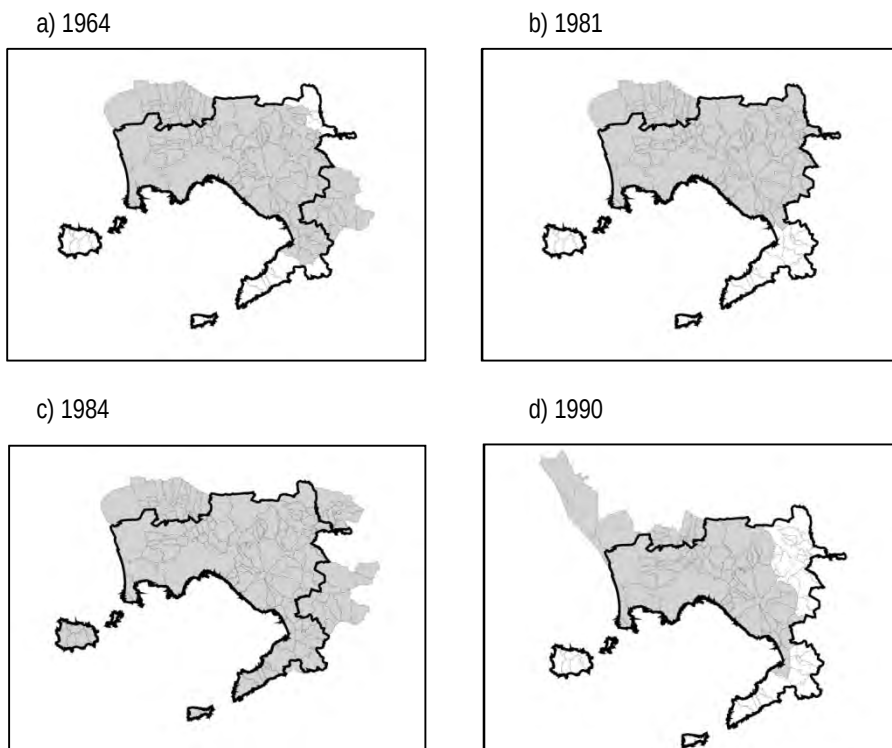
USL – di 84 comuni, che escludeva quelli della penisola sorrentina e ne incorporava invece 16 dalla provincia di Caserta (figura 4.1b).

La *Proposta di Piano di assetto territoriale* approvata dalla Regione Campania nel 1984 individuava un'area metropolitana di 129 comuni, includendo tutti quelli della provincia di Napoli più altri delle province di Caserta, Avellino e Salerno (figura 4.1c).

Il *Piano regionale di sviluppo* approvato dalla Regione nel 1990 organizzava la programmazione su una serie di unità territoriali, tra le quali compariva un'area metropolitana di Napoli di 63 comuni appartenenti alle province di Napoli e Caserta (figura 4.1d), al cui interno veniva individuata una «area napoletana propria» di 34 comuni.

Delimitazioni «istituzionali» dell'area metropolitana napoletana proposte fino al 1990

Figura 4.1. - Fonte: Smarrazzo (1997)



A seguito della legge 142/1990¹³, la Regione affidò al Comitato tecnico-scientifico (CTS) della programmazione l'incarico di definire i criteri per la delimitazione dell'area metropolitana napoletana. Il Comitato propose tre ipotesi:

- un'area vasta di 129 comuni, comprendente i 92 della provincia di Napoli, 19 comuni dell'area aversana e 18 dell'area di Caserta (figura 4.2a);
- un'area coincidente con i confini della provincia (figura 4.2b);
- un'area ristretta, individuata come area consolidata caratterizzata da elevati livelli di complementarità con il capoluogo, e a sua volta articolata su due possibili configurazioni, una di 42 comuni (che esclude la zona del Nolano e la penisola sorrentina; figura 4.2c) e una di 75 comuni (che esclude la sola zona costiera sorrentina; figura 4.2d).

Il Comitato valutò come preferibile l'ipotesi della coincidenza con la Provincia, in quanto superava le difficoltà connesse alla modifica degli ambiti amministrativi. Il processo non ebbe però modo di concretizzarsi, per l'opposizione di molti comuni (specie nelle zone del Nolano, dello Stabiese e della penisola sorrentina), orientati a non far parte della Città metropolitana e a creare una nuova provincia (Smarrazzo 1997).

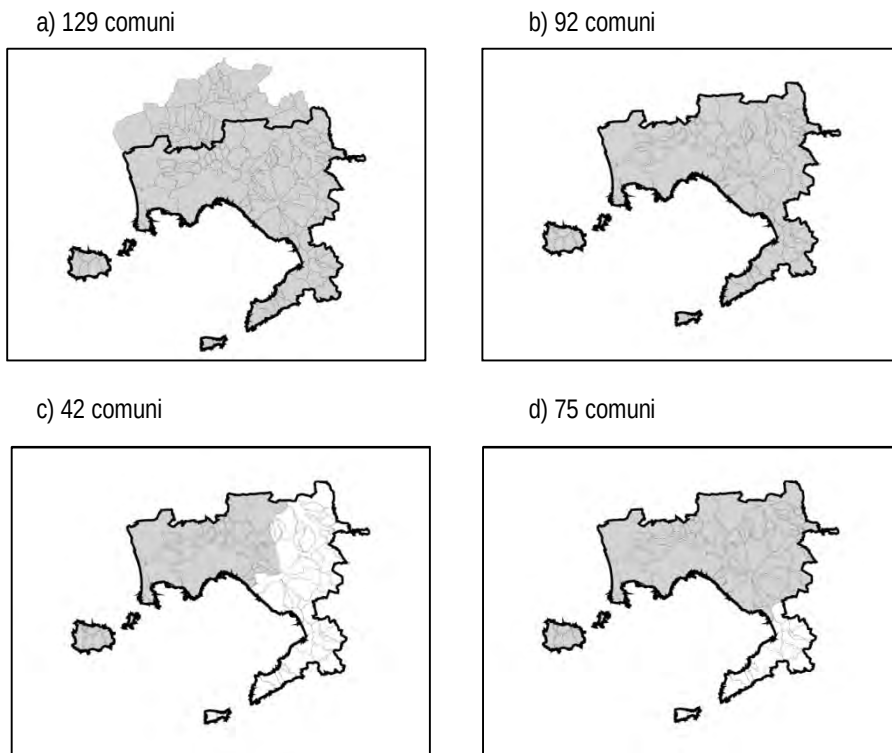
Anche il tentativo regionale – su impulso della legge 265/1999¹⁴ – di arrivare ad un accordo tra Regione, Provincia e Comuni registrò una scarsa partecipazione da parte degli enti locali (Regione Campania 2006).

¹³ La legge 142/1990 denominata *Ordinamento delle autonomie locali* aprì la strada alla costituzione della cosiddetta Città metropolitana, vista come ente territoriale di governo dell'area metropolitana con potestà statutaria propria. La legge individuava due livelli di amministrazione locale ovvero la Città metropolitana e i Comuni, e indicava in un anno il periodo entro cui le Regioni avrebbero dovuto stabilire le nuove delimitazioni delle Città metropolitane, mentre non fissava scadenze per la distribuzione delle funzioni tra Città metropolitana e Comuni. Venivano inoltre definiti come organi della Città metropolitana il consiglio metropolitano, la giunta metropolitana e il sindaco metropolitano. Le Città metropolitane individuate erano: Roma, Milano, Genova, Napoli, Torino, Bologna, Firenze, Venezia e Bari. La legge 42/2009 avrebbe poi istituito anche la Città metropolitana di Reggio Calabria. La legge 436/1993 rese poi opzionale, e non più obbligatorio, l'atto di definire le aree da parte delle Regioni; tra il 1990 e il 2000 solo Veneto, Emilia Romagna, Liguria e Toscana emanarono leggi regionali che definirono la delimitazione territoriale delle proprie Città metropolitane.

¹⁴ La legge 265/1999 (accolta poi nel Testo unico degli enti locali 267/2000) affidò la costituzione della Città metropolitana a Comuni e Province (che avrebbero dovuto adottarne lo statuto, indicarne l'articolazione interna e le funzioni, l'organizzazione, ecc.); entro 180 giorni le Regioni avrebbero dovuto definirne il perimetro.

**Delimitazioni «istituzionali» dell'area metropolitana napoletana
proposte dal CTS a seguito della legge 142/1990**

Figura 4.2. - Fonte: Smarrazzo (1997)



Infine, il Piano territoriale regionale adottato dalla Regione nel 2006 e approvato nel 2008 «non intende proporre una delimitazione definita» dell'area metropolitana, ma si limita a suggerire i Sistemi territoriali di sviluppo (vedi paragrafo 4.4) come base per tale operazione (Regione Campania 2006, p. 289).

I fallimenti appena illustrati dei tentativi di istituire per legge un'area metropolitana, sia a livello nazionale sia a livello napoletano (come del resto in tutti gli altri contesti metropolitani italiani), derivano soprattutto da due fattori. Da un lato, l'istituzione di autorità di livello metropolitano è stata, sin da subito, fonte di controversie tra gli attori coinvolti, in particolare Regioni, Province e Comuni che, a vario titolo, temevano una riduzione dei propri ruoli politico-istituzionali, oltre che un

ridimensionamento delle proprie competenze e/o la perdita della loro identità. Dall'altro lato, la soluzione di ritagliare un'area metropolitana comportava il dilemma della «ciambella»: che fare delle porzioni di territorio provinciale che restavano al di fuori dell'area metropolitana (sia nel caso di aree metropolitane più ristrette delle Province, come a Torino, sia nel caso delle Province contigue che vedevano una parte del loro territorio inglobato da un'area metropolitana più estesa della provincia del capoluogo, come in molte proposte appena illustrate per Napoli)?

4.3. IL PROBLEMA DEI CONFINI

È proprio per superare questi ostacoli che negli ultimi anni emerge, prima con la legge 135/2012, poi con la 56/2014¹⁵, la proposta di identificare il nuovo ente metropolitano con la Provincia, ovviando così al problema di territori residuali e non aggiungendo un vero e proprio nuovo livello amministrativo quale sarebbe stata l'area metropolitana. Occorre però capire quanto questa delimitazione, un po' meccanica, di tipo «amministrativo» permetta di governare in modo efficace quei fenomeni di metropolizzazione (quali le interdipendenze funzionali, l'integrazione economica e sociale, la continuità morfologica ecc.) il cui raggio di estensione può essere ben diverso da quello provinciale. Non solo: tali fenomeni, pur influenzandosi e intrecciandosi tra loro, possono dispiegarsi su ambiti spaziali non necessariamente identici, e oltretutto evolvere

¹⁵ La legge 135/2012 all'art. 18 prevedeva l'istituzione, entro il 1° gennaio 2014, delle Città metropolitane di Roma, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria con la contestuale soppressione delle relative Province, con i cui confini la nuova istituzione avrebbe coinciso. La legge 135 istituiva, poi, in ciascuna provincia interessata una Conferenza metropolitana composta dal presidente della Provincia e dai Sindaci dei Comuni del territorio, il cui compito avrebbe dovuto essere quello di elaborare lo statuto provvisorio della Città metropolitana entro il novantesimo giorno precedente la scadenza prevista per l'istituzione dell'ente. La fine dei lavori delle conferenze metropolitane era prevista per il 1° novembre 2013. Anche la legge 135/2012 si è però risolta in un fallimento: dapprima il comma 115 del maxi-emendamento del Governo alla Legge di stabilità 2013 ha rimandato di un anno le scadenze previste dal provvedimento; nel luglio del 2013 è poi intervenuta la sentenza della Corte Costituzionale che ha reso nulle le disposizioni relative alle Province contenute all'interno della legge stessa, rigettando la legittimità anche dei provvedimenti riguardanti le Città metropolitane. La riforma è stata però nuovamente perseguita prima dal Governo Letta nella seconda metà del 2013 e poi dal Governo Renzi, per vedere infine la luce, come si è visto, nella XVII Legislatura con la legge 56/2014.

nel tempo con dinamiche differenti.

Secondo Martinotti (1993), una delimitazione analitico-operativa di tali fenomeni, e dunque delle aree metropolitane *de facto*, può essere realizzata secondo tre criteri:

- *omogeneità*, tra comuni che hanno caratteristiche simili rispetto ad alcuni parametri come la dimensione demografica, la densità, le caratteristiche socioeconomiche ecc.;
- *morfolgia*, in termini ad esempio di contiguità spaziale o di appartenenza a sistemi orografici o geografici in senso lato;
- *interdipendenza*, nel caso di comuni tra cui avvengono scambi di persone, beni o informazioni¹⁶.

L'applicazione di ciascuno di questi criteri (o di loro combinazioni) può portare all'individuazione di diverse porzioni di territorio, come emerge dalla seguente rassegna per Napoli.

Negli studi territoriali, i primi tentativi di delimitazione sistematica delle aree metropolitane in Italia¹⁷ sono stati condotti da Cafiero e Busca (1970) per la Svimez, sulla base di parametri di omogeneità¹⁸: vengono individuate 26 aree metropolitane in base ai dati censuari del 1951, e 32 nel 1961; l'area di Napoli risulta complessivamente composta da 144 comuni nel 1951 (estendendosi già ben oltre i confini provinciali, fino a includere 29 comuni nel Casertano e 30 nel Salernitano) e da 151 nel 1961.

Secondo parametri analoghi¹⁹, Marchese (1981, 1989, a cura di, 1997, a cura di) e poi Basta, Morchio e Sanguineti (2009)

¹⁶ Secondo Dente (2012), i due primi criteri permetterebbero di individuare l'area urbana propriamente detta, mentre il terzo farebbe riferimento alla «regione urbana». In particolare, Allulli (2010) distingue tra processi di metropolizzazione (in cui si assiste ad un progressivo spostamento di residenti fuori dalla città centrale, senza rilocalizzazione delle attività, cosicché il pendolarismo continua a gravare sul nucleo centrale) e processi di regionalizzazione (in cui la diffusione fuori dalla città concerne sia residenze sia attività, determinando flussi di mobilità sempre più tra i comuni dell'hinterland e meno tra questi e il nucleo centrale): questi ultimi sarebbero ormai predominanti nelle aree metropolitane italiane, mentre i primi sarebbero ancora prevalenti solo a Genova, Roma e Palermo.

¹⁷ Già nel 1961 Aquarone aveva condotto uno studio comparativo, limitandosi però alle sole quattro aree metropolitane di Torino, Milano, Roma e Napoli, e senza adottare un criterio univoco per la loro delimitazione. Nel caso di Napoli, sulla base dei connotati delle attività industriali e terziarie, aveva individuato un'area metropolitana costituita da 76 comuni.

¹⁸ Gli autori adottano tre parametri demografico/economici: una popolazione complessiva dell'area superiore a 110.000 abitanti, un numero complessivo di attivi in attività extragricole superiore a 35.000 unità, una soglia minima di densità di 100 attivi extragricoli per chilometro quadrato in ogni comune dell'area.

¹⁹ La soglia della popolazione dell'area viene alzata a 150.000 abitanti, il numero minimo di attivi in attività extragricole a 50.000 unità nel nord, 40.000 nel sud.

aggiornano i dati per i decenni successivi fino al 2001: l'area metropolitana napoletana conta 135 comuni nel 1971, 169 nel 1981, 160 nel 1991, fino ai 174 del 2001 (di cui 88 in provincia di Napoli, 37 in quella di Caserta, 25 in quella di Salerno, 18 in quella di Avellino, 6 in quella di Benevento, figura 4.3).

Bartaletti (2009) propone una metodologia che integra parametri connessi a tutti e tre i criteri di omogeneità, interdipendenza e morfologia²⁰. Individua così nel 2006 33 aree metropolitane in Italia: quella napoletana risulta costituita da 162 comuni (figura 4.4a).

Veneri (2009) delimita le aree metropolitane come «regioni urbane funzionali» (FUR) secondo un criterio di interdipendenza: individua un nucleo centrale, costituito da uno o più comuni aventi almeno 20.000 posti di lavoro con una densità di almeno 7 posti per ettaro, e un hinterland di comuni contigui in cui almeno il 10% dei residenti occupati lavorano nel nucleo centrale (eventuali comuni completamente circondati dalla FUR sono a loro volta inclusi). L'area napoletana risulta così costituita da 125 comuni (figura 4.4b): i suoi confini travalicano abbondantemente quelli della provincia a nord e a sudest.

Più recentemente, l'OECD (2012) individua e classifica le aree metropolitane europee secondo un criterio di interdipendenza: viene distinto un nucleo urbano ad alta densità (almeno 1.500 abitanti/kmq) e un hinterland costituito da quei comuni con almeno il 15% dei residenti occupati che lavorano nel centro urbano principale. L'area metropolitana napoletana risulta costituita da 116 comuni, ottava tra le 31 «grandi» aree che superano il milione e mezzo di abitanti²¹, terza (dopo L'Aia e Barcellona) per densità di popolazione (figura 4.4c).

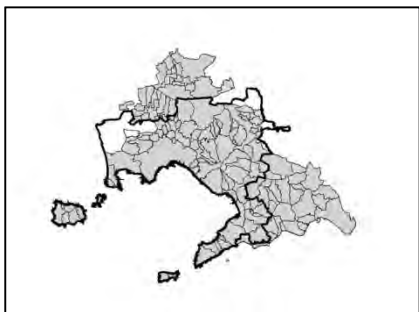
²⁰ Un'area viene definita metropolitana se ha un numero di addetti alle attività industriali e terziarie più qualificanti (in particolare commercio, credito-assicurazioni, ricerca e sviluppo) superiore alla media italiana e una popolazione della corona suburbana pari ad almeno il 50% di quella della città centrale o superiore a 50.000 abitanti; i comuni che costituiscono tale area vengono identificati sulla base di parametri connessi alla densità di popolazione, ai trend di crescita demografica decennale, alla continuità edilizia e al tasso di pendolarismo.

²¹ Milano, Roma e Torino sono al quinto, sesto e ventottesimo posto in questo primo gruppo (le prime 4 sono Londra, Parigi, Madrid e Berlino, la settima è Barcellona). Palermo, Bologna, Firenze, Genova, Catania, Bari e Venezia rientrano invece nel secondo gruppo, costituito dalle aree metropolitane con popolazione compresa tra 500.000 e 1.500.000 abitanti. Per densità di popolazione, Napoli si colloca su livelli analoghi a quelli di città asiatiche come le coreane Taegu e Gwangju e le giapponesi Osaka e Fukuoka (fonte: OECD).

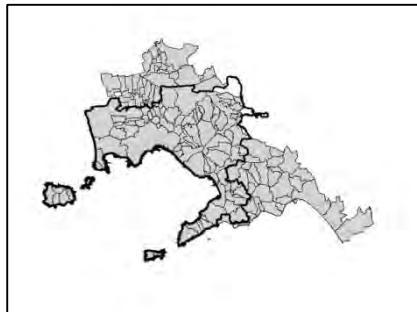
**Delimitazioni dell'area metropolitana napoletana
secondo parametri di omogeneità demografica ed economica**

Figura 4.3. - Fonte: Cafiero e Busca (1970), Marchese (1981, 1989, a cura di, 1997, a cura di),
Basta, Morchio e Sanguineti (2009)

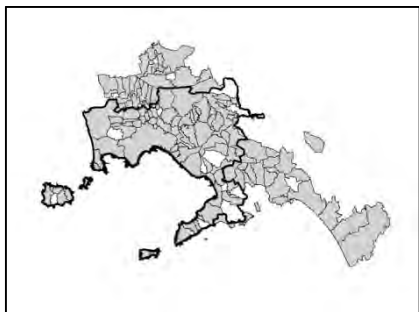
1951



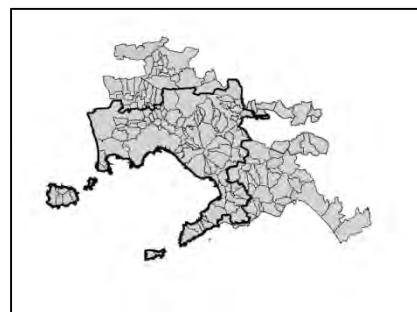
1961



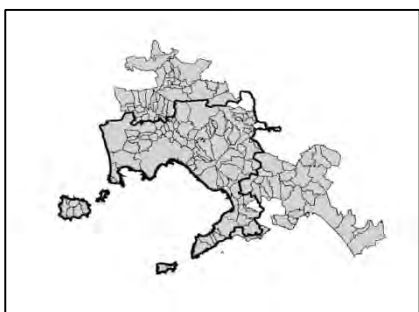
1971



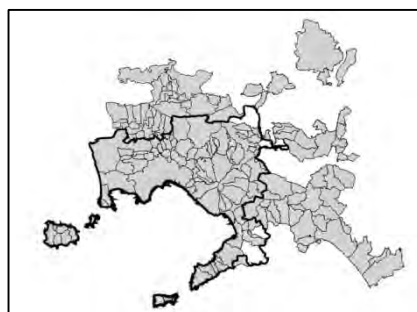
1981



1991



2001

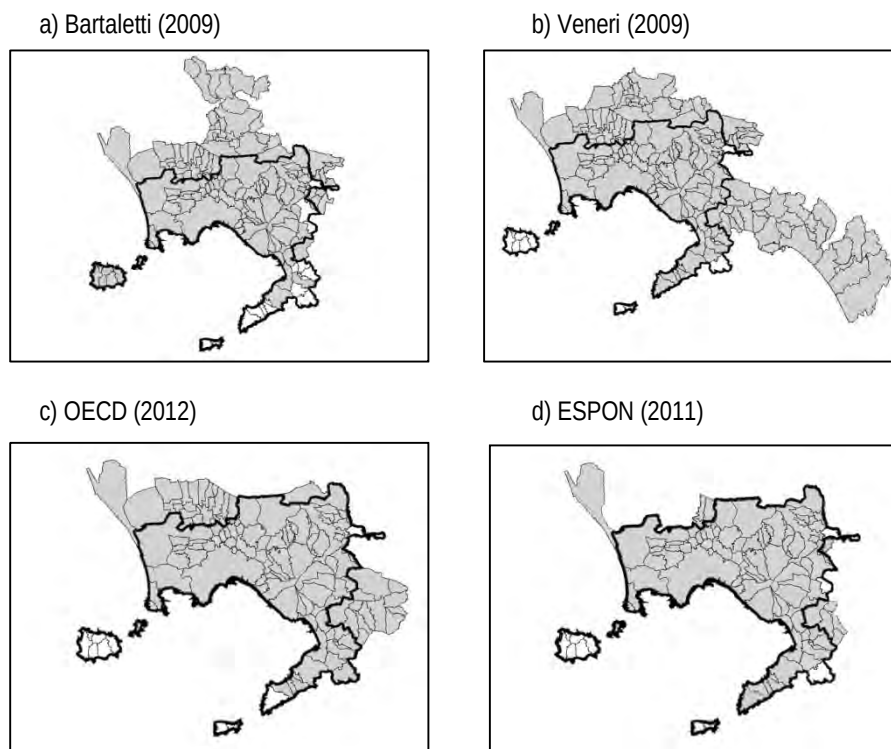


L'ESPON (l'Osservatorio europeo sullo sviluppo spaziale)

identifica le aree urbane morfologiche (MUA) e funzionali (FUA) presenti sul territorio europeo: le prime sono le aree metropolitane individuate secondo un criterio di continuità morfologica, le seconde sulla base del pendolarismo²². La FUA napoletana risulta costituita da 102 comuni, di cui dieci fuori dalla provincia; al suo interno sono individuabili ben nove MUA (la più ampia, quella incentrata sul capoluogo, è composta di 46 comuni), che vanno a coprire quasi interamente il territorio provinciale, confermandone l'eccezionale livello di densità e policentrismo (figura 4.4d).

Delimitazioni dell'area metropolitana napoletana secondo diversi studi

Figura 4.4. - Fonti: Bartaletti (2009), Veneri (2009), ESPON (2011), OECD (2012)



²² Le MUA sono agglomerazioni di comuni – o singoli comuni – densamente popolati e contigui: devono avere una densità di almeno 650 abitanti/kmq o una popolazione superiore ai 20.000 abitanti. Le FUA costituiscono il bacino di pendolarismo delle MUA: sono composte da tutti quei comuni in cui almeno il 10% dei residenti occupati va a lavorare in un comune della MUA (ESPON 2007, 2011).

Da questa rassegna emerge una certa varietà negli ambiti territoriali inclusi nei molteplici tentativi teorici di delimitazione dell'area metropolitana napoletana, varietà legata ai diversi fenomeni presi in considerazione (pendolarismo, caratteristiche demografiche e socioeconomiche, continuità del tessuto insediativo), che, come si è già anticipato, spesso si dispiegano nello spazio su raggi diversi. Non a caso, come si è detto nel paragrafo 4.2, alcuni autori hanno messo in discussione l'opportunità di giungere ad una delimitazione univoca delle aree metropolitane, propendendo invece per soluzioni a geometria variabile, ciascuna adatta a governare un ben preciso fenomeno.

Benché dunque piuttosto differenziate, queste diverse delimitazioni sono però accomunate da una caratteristica: si dispiegano su ambiti spaziali ben più ampi rispetto al territorio provinciale, «ribattezzato» Città metropolitana dalla legge 56/2014, soprattutto a nord verso Aversa nel Casertano e verso sudest nel Salernitano. Questa situazione non è comune a tutte le Città metropolitane italiane: se si guarda alle delimitazioni condotte da ESPON per le FUA (che pure, come mostrato nella figura 4.4, nel caso napoletano non sono particolarmente estensive), uno debordamento evidente rispetto ai confini provinciali si ha chiaramente anche a Milano e a Roma; Trieste, Bologna e Firenze hanno confini abbastanza prossimi a quelli provinciali; le altre Città – Torino, Genova, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Messina e Cagliari – hanno invece un territorio metropolitano *de facto* ben più ridotto rispetto ai confini provinciali (figura 4.5).

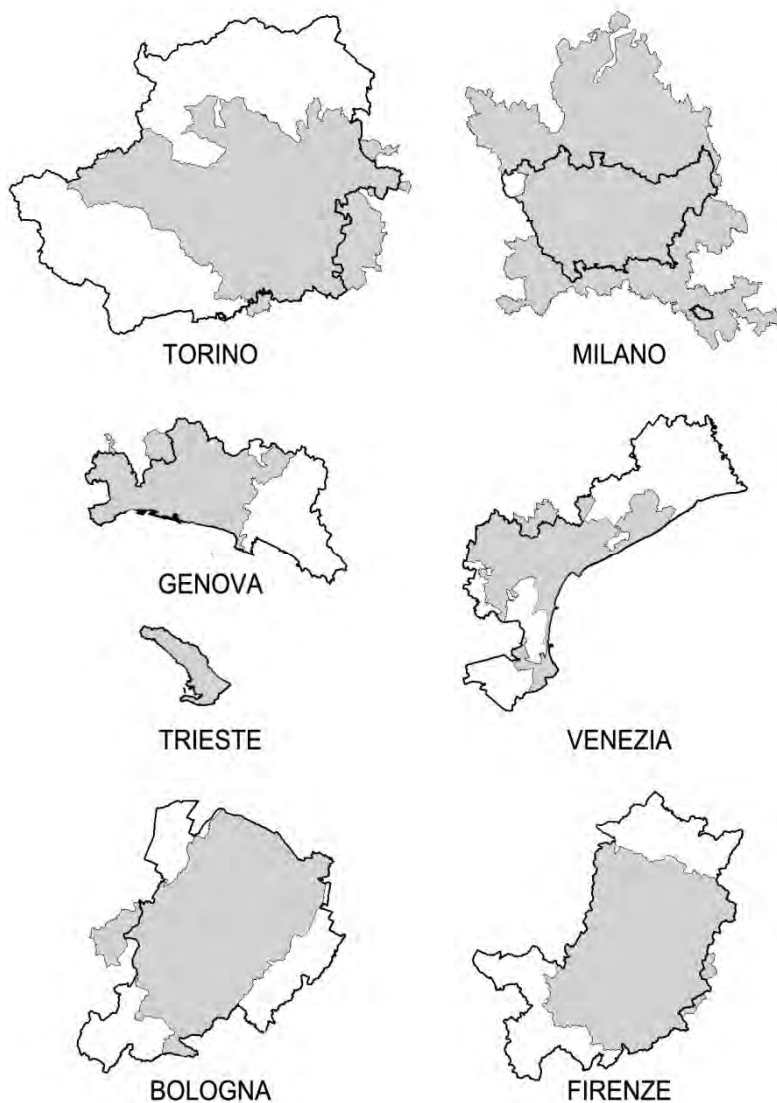
Nel caso napoletano, dunque, l'ente Città metropolitana istituito dalla legge 56/2014 si trova a governare un territorio più ridotto di quello in cui si irraggiano i processi di metropolizzazione. Forse non a caso, lo Statuto della Città metropolitana dichiara nel comma 1 dell'art. 1 che «La Città metropolitana di Napoli è un ente territoriale di area vasta espressione della comunità metropolitana», individuando nel Preambolo quest'ultima in termini socio-geografici più che amministrativi: «La comunità costituita dalle popolazioni insediate intorno al golfo di Napoli e alle sue isole, lungo le pianure, i monti ed i vulcani circostanti, unita da storici legami territoriali, economici, sociali e culturali, è ordinata istituzionalmente nella Città metropolitana di Napoli».

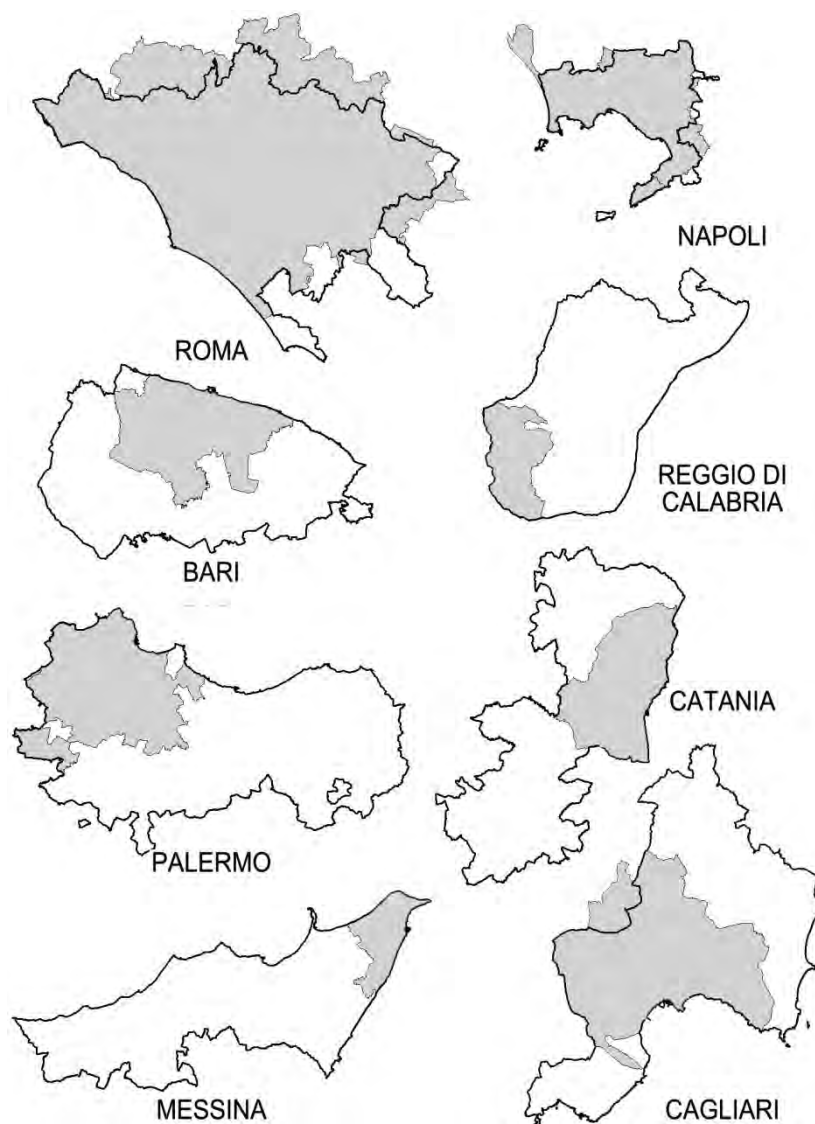
La legge 56/2014 stabilisce al comma 6 dell'art. 1 che il territorio della Città metropolitana coincida con quello della provincia omonima, ferma restando la possibilità per i comuni delle

province limitrofe di aderire alla Città metropolitana. In alternativa, la stessa legge affida allo Statuto la definizione delle modalità in base alle quali i comuni non compresi nel territorio metropolitano possono istituire accordi con la Città metropolitana.

**La delimitazione delle aree metropolitane italiane
in termini di *Functional urban area (FUA)* rispetto ai confini provinciali**

Figura 4.5. - Fonte: ESPON





Attualmente, la riflessione su questa questione si presenta ad uno stato embrionale e non è entrata in modo evidente nell'agenda politica dei soggetti coinvolti. Un ridisegno dei confini della Città metropolitana sembra alquanto improbabile sul breve termine, mentre è più percorribile la seconda strada, quella degli accordi

con i comuni, specie su alcuni temi quali la riqualificazione delle aree agricole dell'Agro-nocerino sarnese (a cavallo tra Napoletano e Salernitano), il governo delle discariche (soprattutto con il Casertano), la promozione turistica della penisola sorrentina e amalfitana. Resta il fatto che, secondo alcuni (Rossi 2007, Mazza 2015, Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di Napoli e provincia - Consulta urbanistica 2015), solo ampliando il governo del territorio ad un ambito più ampio di quello ex provinciale sarà possibile trovare gli spazi necessari per decongestionare la Città metropolitana di Napoli.

4.4. L'ARTICOLAZIONE IN ZONE OMOGENEE

Se la delimitazione della Città metropolitana di Napoli rappresenta un primo elemento di problematicità, un secondo concerne la sua organizzazione e articolazione interna.

Come si è anticipato nel paragrafo 4.1, il territorio ricompreso nei confini provinciali è infatti tutt'altro che omogeneo, in primo luogo da un punto di vista geomorfologico, con la presenza di elementi estremamente differenziati (costa, pianura, pendici vulcaniche ecc.). Ma anche il tessuto insediativo, a fronte della sostanziale continuità dell'edificato, presenta un carattere policentrico, come dimostrato dalla presenza entro i confini provinciali di molteplici Sistemi locali del lavoro (SLL).

I SLL sono individuati dall'ISTAT come «luoghi (precisamente identificati e simultaneamente delimitati su tutto il territorio nazionale) dove la popolazione risiede e lavora e dove quindi indirettamente tende a esercitare la maggior parte delle proprie relazioni sociali ed economiche» (ISTAT 2014, p. 1). Sono costruiti come aggregazione di due o più comuni in modo da massimizzare l'autocontenimento dei flussi di pendolarismo per lavoro al loro interno: in particolare, l'ultima perimetrazione dei SLL ricavata dai dati del Censimento del 2011 si basa su un tasso di autocontenimento minimo del 60% (con l'obiettivo di superare però, nella maggior parte dei SLL individuati, il 75%)²³. In quanto

²³ Il secondo parametro utilizzato per la delimitazione dei SLL del 2011 è stato un numero di occupati residenti minimo di 1.000 unità, ovunque possibile superiore a 10.000 unità. La ripartizione dei SLL dell'ISTAT, per quanto basata sui flussi pendolari, segue un approccio diverso da quello descritto nel paragrafo 4.3 per la delimitazione dell'area metropolitana come FUA, adottato per esempio dall'ESPON e dall'OECD. In questo secondo caso, ci si limita a individuare tutti i comuni i cui

tali, i SLL permettono di distinguere quanti diversi «bacini» di utenza, gravitanti ognuno su una polarità specifica, possono essere riconosciuti in un dato territorio, e quindi ne fanno emergere il grado di policentrismo.

Nel caso di Napoli, sul territorio provinciale possono essere distinti ben dieci SLL (figura 4.6). Di questi, sei sono contenuti nei confini provinciali, mentre quattro travalicano tali confini. In particolare, quello di Napoli si estende a nord fino ad inglobare una ventina di comuni del Casertano; quello di Nola si propaga a est includendo una quindicina di Comuni della provincia di Avellino; infine, i SLL di Torre del Greco e di Positano sono a cavallo con la provincia di Salerno, inglobandone rispettivamente uno e tre comuni. Si conferma, dunque, la stretta interdipendenza funzionale che molti centri delle province contigue a Napoli hanno con comuni interni alla Città metropolitana, e al contempo il carattere fortemente policentrico di quest'ultima.

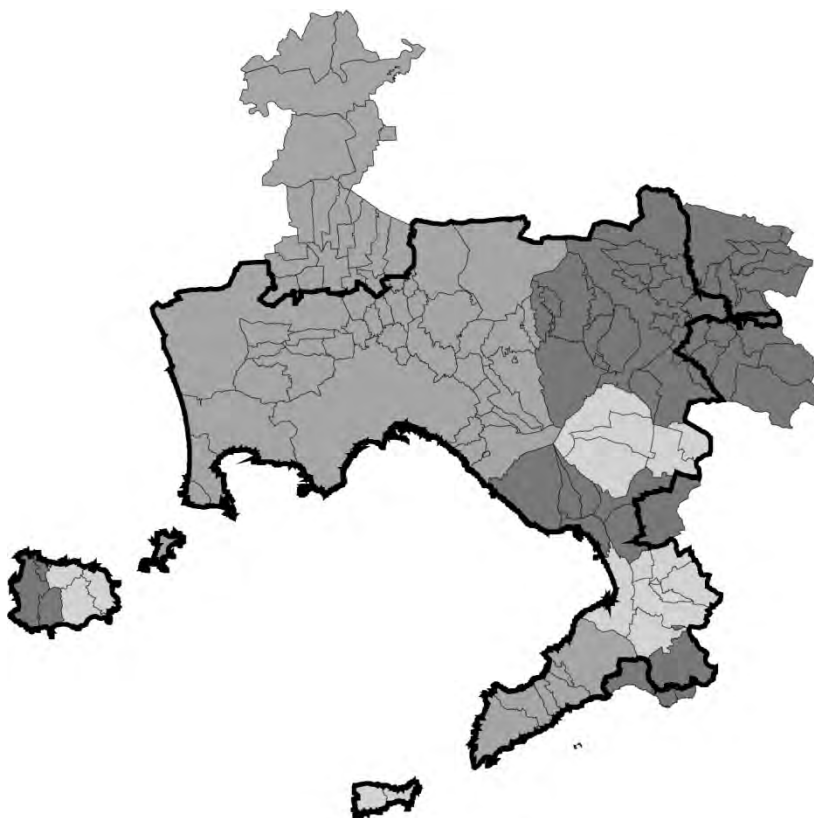
Proprio pensando a situazioni territoriali di questo tipo, la Legge 56/2014 ha stabilito che lo Statuto della Città metropolitana possa prevedere, anche su proposta della Regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, per definite funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali. Per le sole Città metropolitane con popolazione superiore a tre milioni di abitanti (ossia Roma, Milano e Napoli), la costituzione di zone omogenee è condizione necessaria (insieme con la ripartizione del comune capoluogo in zone dotate di autonomia amministrativa) affinché si possa dar luogo ad elezione del Sindaco e del Consiglio metropolitano a suffragio universale²⁴.

residenti, per una percentuale superiore ad una soglia prefissata, gravitino per lavoro sul comune capoluogo o sulle altre polarità forti comprese all'interno dell'area metropolitana. Con i SLL, l'ISTAT mira invece non a perimetrare una sola area metropolitana, ma a coprire tutto il territorio nazionale in ambiti omogenei: per questo, comuni che pur presentano una certa gravitazione verso Napoli, finiscono in altri SLL se presentano un pendolarismo ancora più forte verso altre polarità. Inoltre, l'autocontenimento del pendolarismo (ossia la percentuale di flussi casa-lavoro che si svolge tra Comuni inclusi in un SLL) viene calcolato considerando non solo i flussi verso il capoluogo, ma anche quelli tra comuni minori: si tiene cioè conto del fatto che – nelle aree metropolitane, ma non solo – sempre più i cittadini residenti nei comuni della cintura di una polarità si spostano verso altri comuni della cintura e meno verso la polarità centrale (fonte: ISTAT).

²⁴ La legge prevede anche un'alternativa, valida pure per le Città metropolitane aventi meno di 3 milioni di abitanti: Sindaco e Consiglio metropolitani possono essere eletti direttamente a suffragio universale a condizione che, entro la data di indizione delle elezioni, il Comune capoluogo abbia proposto con deliberazione del Consiglio comunale un'articolazione del proprio territorio in più Comuni, che tale

I Sistemi locali del lavoro (SLL) nell'area metropolitana di Napoli

Figura 4.6. - Fonte: ISTAT, Anno 2011



Lo Statuto napoletano ha colto entrambe queste possibilità.

L'art. 4 prevede che, «in vista di un più armonico, equilibrato e funzionale assetto del territorio» (comma 1), la Città metropolitana si strutturi in zone omogenee, da istituirsi con delibera del Consiglio metropolitano entro 6 mesi dall'approvazione dello Statuto. Queste zone devono risultare costituite da aggregazioni di Comuni contigui territorialmente, tali da comprendere una popolazione non inferiore a 150.000 abitanti, identificate «sulla

proposta sia stata sottoposta a referendum tra tutti i cittadini della Città metropolitana e approvata dalla maggioranza dei partecipanti al voto, e che la Regione abbia provveduto con propria legge all'istituzione dei nuovi Comuni e alla loro denominazione (art. 1 comma 22).

base di caratteri identitari e ragioni storiche, di contesti geomorfologici, naturalistici e paesaggistici, di relazioni funzionali e quadri economico-sociali che ne giustifichino la comune appartenenza» (comma 1). Per ogni zona omogenea è istituita un'Assemblea di tutti i Sindaci dei comuni in essa ricompresa, guidata da un Coordinatore: l'Assemblea ha il compito di esprimere pareri sugli atti del Consiglio che riguardino l'ambito territoriale della zona. Lo Statuto prevede ancora che le zone omogenee siano coinvolte nell'elaborazione del Piano strategico²⁵ (si veda anche il paragrafo 4.4) e costituiscano l'ambito ottimale per la gestione e la fornitura associata di servizi pubblici locali, comunali e metropolitani, anche attraverso la delega di funzioni da parte della Città metropolitana.

Per quanto riguarda il capoluogo, lo Statuto – optando per l'elezione diretta a suffragio universale del Sindaco e del Consiglio metropolitani²⁶ – prevede che il territorio del Comune di Napoli sia ripartito in zone dotate di autonomia amministrativa. Queste zone, qualora ne acquisiscano le dimensioni, possono essere equiparate alle zone omogenee. Esse possono costituire i riferimenti per l'eventuale organizzazione delle stesse in Comuni urbani a seguito dell'elezione diretta del Sindaco metropolitano.

Come delimitare ora queste zone omogenee, sia all'interno sia all'esterno del capoluogo?

Il comune di Napoli è oggi articolato in dieci Municipalità, esito dell'accorpamento nel 2005 delle 21 vecchie circoscrizioni (figura 4.7). Queste Municipalità hanno una dimensione media di 100.000 abitanti, ma con differenze molto forti: solo due (le Municipalità 2 e 4, aventi rispettivamente 221.171 e 188.649 residenti al 2011) superano la soglia dei 150.000 abitanti per diventare zone omogenee, mentre sette di esse non superano i 100.000 (la 7, la 8 e la 9 hanno meno di 25.000 abitanti). Al tempo stesso, queste Municipalità sono oggi riconosciute come poco efficaci dai loro stessi Presidenti²⁷, secondo i quali mancano risorse e poteri perché

²⁵ «Il confronto tra le zone omogenee contribuisce all'individuazione delle direttrici per l'azione degli organi metropolitani», art. 31 comma 2 dello Statuto.

²⁶ Gli organi della Città metropolitana sono il Sindaco metropolitano, il Consiglio metropolitano (composto da Sindaci e Consiglieri comunali, rimane in carica cinque anni ed è l'organo di indirizzo e controllo, propone alla Conferenza metropolitana lo Statuto e le sue modifiche, approva regolamenti, piani e programmi) e la Conferenza metropolitana (rappresenta l'organo consultivo, composto dal Sindaco metropolitano e da tutti i sindaci dei Comuni appartenenti alla Città metropolitana).

²⁷ Si veda il comunicato n. 143 del 23 luglio 2014 del Comune di Napoli, a resoconto della seduta della Commissione affari istituzionali del Comune con la

possano rappresentare forme di decentramento organizzativo e funzionale effettive, e non solo formali²⁸.

Municipalità di Napoli

Figura 4.7. - Fonte: elaborazione SRM su dati Comune di Napoli



Per articolare il capoluogo in zone omogenee, le Municipalità dovrebbero essere accorpate in non più di sei (che eventualmente potrebbero diventare veri e propri Comuni urbani e, in questo caso, non si avrebbe più un sindaco del Comune di Napoli), così da superare la soglia minima di 150.000 abitanti. Può essere l'occasione per una riorganizzazione che renda davvero efficace

partecipazione dei Presidenti delle Municipalità cittadine per discutere del riordino delle Municipalità nell'ambito della riforma delle Città Metropolitane. Ogni Municipalità ha un Presidente (con Vice), trenta Consiglieri e tre Assessori, votati con elezione diretta contestualmente all'elezione del Consiglio Comunale e del Sindaco di Napoli.

²⁸ Le Municipalità costituiscono forme di decentramento e di autonomia organizzativa e funzionale in materia di manutenzione urbana di rilevanza locale (strade, fogne, edifici pubblici, aree verdi e mercatini), attività sociali di assistenza, attività di interesse locale inerenti la scuola, la cultura e lo sport, gestione di servizi amministrativi a rilevanza locale (commercio, artigianato, servizi demografici, traffico e igiene urbana).

queste partizioni amministrative: le nuove zone verrebbero a gestire non solo le funzioni decentrate dal comune capoluogo, ma anche quelle delegate dalla Città metropolitana a tutte le zone omogenee. Occorre però che questo decentramento non si traduca in un semplice ridisegno dei confini, ma sia accompagnato da un adeguato e consistente passaggio di poteri e di risorse, altrimenti il principale risultato rischierebbe di essere un ulteriore indebolimento del Comune capoluogo.

Per quanto riguarda invece il resto del territorio provinciale (a parte la già citata suddivisione in Sistemi locali del lavoro sulla base dei flussi di pendolarismo proposta dall'ISTAT), diverse sue articolazioni in ambiti omogenei sono già state istituite, sia ad opera di strumenti di pianificazione, sia per l'organizzazione e la gestione di servizi.

Una prima articolazione, di carattere eminentemente strategico, è stata ad esempio proposta dal *Piano territoriale regionale* (PTR) della Campania approvato nel 2008. Il PTR suddivide il territorio regionale in 45 Sistemi territoriali di sviluppo (STS), individuati come ambiti su cui organizzare la programmazione economica – ed in particolare gli investimenti dei Piani operativi regionali per l'utilizzo dei fondi europei – in raccordo con la pianificazione territoriale. I STS sono stati individuati a partire da aggregazioni comunali – più o meno formali – già esistenti e autoriconosciute dalle comunità locali come unità territoriali, in relazione ad esempio alla presenza di Comunità montane, di parchi naturali nazionali e regionali, di distretti industriali, di aree di programmazione negoziata (patti territoriali, contratti d'area, progetti integrati territoriali ecc.). Il PTR definisce una prima serie di strategie di sviluppo economico per questi ambiti, con l'obiettivo sia di coordinare la programmazione settoriale portata avanti su di essi dalle varie strutture regionali (assessorati e settori), sia di armonizzare tale programmazione con le azioni promosse dai vari attori locali nei STS. In particolare, in provincia di Napoli il PTR individua dieci Sistemi territoriali di sviluppo (figura 4.8), di cui uno propriamente urbano (coincidente con il comune di Napoli), due a prevalente vocazione («dominante») di sviluppo rurale-manifatturiera (comuni vesuviani, area giuglianese), tre a dominante urbano-industriale (Napoli Nord-Est, Napoli Nord, Nolano), quattro sistemi costieri a dominante paesistico ambientale culturale (area Flegrea, Miglio d'oro – Torrese Stabiese, Penisola sorrentina, isole minori). Inoltre due sistemi territoriali localizzati fuori della provincia di Napoli vengono classificati come

«potenziali» sistemi territoriali dell'area metropolitana di Napoli: sono l'Agro nocerino-sarnese (a est in provincia di Salerno) e il Sistema aversano (a nord in provincia di Caserta).

Un'altra articolazione territoriale è stata quella proposta dal *Piano territoriale di coordinamento provinciale* (PTCP) nel 2008, che suddivide il territorio della provincia in 22 Ambienti insediativi locali (AIL): essi rappresentano «la dimensione ritenuta più congrua dal PTCP [...] per attuare le strategie del Piano in modi adeguati a ciascuna situazione territoriale» (Provincia di Napoli, 2008, p. 73). Gli AIL sono delimitati a partire dall'inquadramento strutturale condotto nel PTCP e dalla Carta regionale del paesaggio, mentre sono poco coordinati rispetto ai STS del PTR: i confini delle partizioni proposte dai due strumenti di piano regionale e provinciale risultano ben poco sovrapponibili, con molti AIL che risultano a cavallo di più STS. Nella revisione delle Norme tecniche d'attuazione del PTCP condotta nel 2009, gli AIL sono però soppressi, e vengono adottati i STS del PTR, anche se leggermente modificati come confini e portati a 11 (per la suddivisione in due del STS dei comuni vesuviani) (figura 4.9).

Vi sono poi perimetrazioni di aree omogenee per la gestione di servizi essenziali di livello sovracomunale: acqua, rifiuti, sanità.

Per la gestione del «servizio idrico integrato» (inteso come l'insieme dei servizi di captazione, adduzione e distribuzione di acqua ad usi civili, di fognatura e di depurazione delle acque reflue), la legge regionale 41/1997 (modificata successivamente dalla legge regionale 3/2007) ha suddiviso il territorio campano in cinque Ambiti territoriali ottimali (ATO), tre dei quali toccano la provincia napoletana (figura 4.10): l'ATO 2 Napoli-Volturno comprende 31 comuni napoletani, l'ATO 3 Sarnese-Vesuviano comprende 60 comuni napoletani (e 16 salernitani), l'ATO 4 Sele comprende un solo comune napoletano (Agerola, unito a 2 comuni della provincia di Avellino e 142 della provincia di Salerno).

Per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, il territorio provinciale di Napoli è suddiviso in 5 consorzi di bacino, di cui uno coincidente con il capoluogo (figura 4.11). Per i servizi sanitari, le 3 ASL della provincia di Napoli sono suddivise in 36 Distretti sanitari (in molti casi coincidenti con un solo comune, e solo in tre casi composti da più di 10 comuni): 11 nella ASL Napoli 1 Centro, 13 nella ASL Napoli 2 Nord, 12 nella ASL Napoli 3 Sud (figura 4.12).

I Sistemi territoriali di sviluppo (STS) del PTR in provincia di Napoli

Figura 4.8. - Fonte: Regione Campania

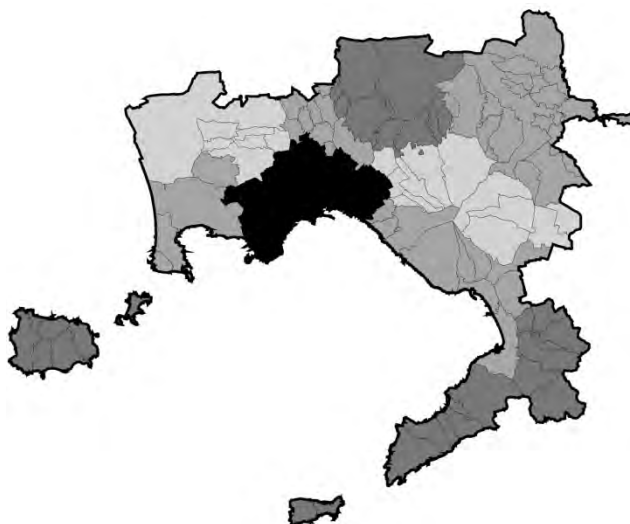
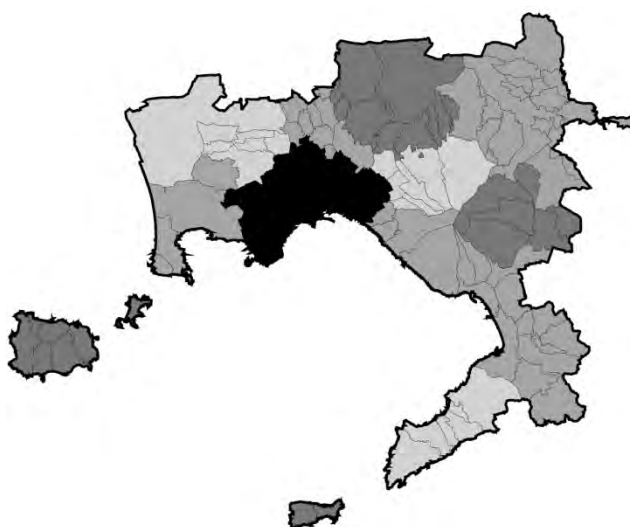
**I Sistemi territoriali di sviluppo (STS) del PTCP in provincia di Napoli**

Figura 4.9. - Fonte: Provincia di Napoli



Gli Ambiti territoriali ottimali (ATO) per il servizio idrico in provincia di Napoli

Figura 4.10. - Fonte: Regione Campania

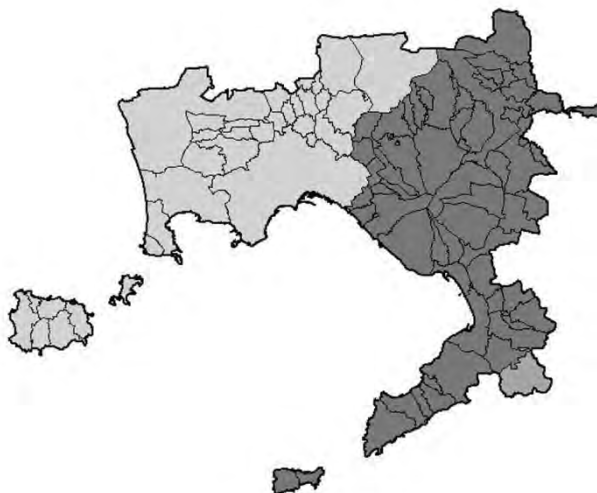
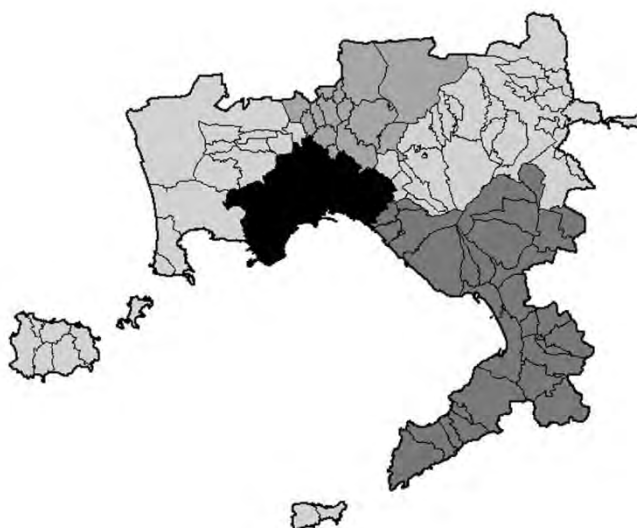
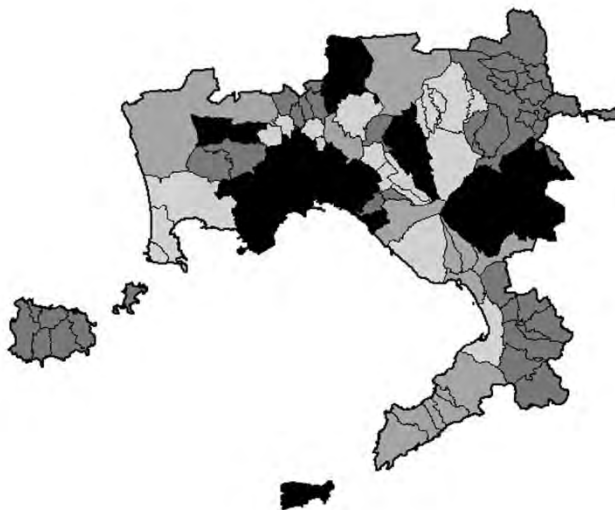
**I Consorzi di bacino per i rifiuti in provincia di Napoli**

Figura 4.11. - Fonte: Regione Campania



I Distretti sanitari in provincia di Napoli

Figura 4.12. - Fonte: Regione Campania



Al momento della chiusura del Rapporto, le zone omogenee non sono ancora state istituite²⁹; lo Statuto prevede che tale operazione debba concludersi entro sei mesi dalla sua approvazione, dunque entro dicembre 2015. Non si tratta di un'operazione di routine: lo Statuto stabilisce infatti al comma 1 dell'art. 42 che «La Città metropolitana, salva l'attività di programmazione e di indirizzo, opera *di norma* attraverso il conferimento, anche con delega, di funzioni amministrative alle zone omogenee o alle Unioni di Comuni» (il corsivo è nostro).

Quale, tra le partizioni descritte, potrebbe essere assunta come base per perimetrare le zone omogenee? Se si guarda alla finalità prima della Città metropolitana, ossia lo sviluppo strategico del

²⁹ Altre partizioni (anche se non coprono tutto il territorio provinciale) di tipo «programmatico» sono quelle legate ai sei Patti territoriali e ai 21 Progetti integrati territoriali; essi sono stati uno degli elementi presi in considerazione nella revisione dei STS nel PTCP e non vengono qui riportati (per approfondimenti, si veda de Luca 2005). Pressoché assente in provincia di Napoli (a differenza delle altre province campane) è invece l'esperienza delle Unioni di Comuni: in base alla banca dati Comuniverso di Ancitel, nel 2015 solo il comune di Frattaminore risulta incluso in un'Unione, quella casertana di Atella.

territorio, e al ruolo conferito alle zone omogenee dallo Statuto³⁰, i STS (figura 4.9) sembrerebbero la partizione di partenza più adeguata, in quanto costruiti proprio come ambiti su cui organizzare la programmazione economica (in particolare gli investimenti dei fondi comunitari). È stato però notato come i STS presentino una popolazione troppo numerosa per permettere un'adeguata organizzazione e gestione dei servizi, e un livello come quello degli ex AIL del PTCP o dei Distretti sanitari potrebbe essere più opportuno (Forte 2015b).

Quale che sia la partizione adottata, è necessario che l'istituzione delle zone omogenee sia – almeno progressivamente – seguita da una revisione degli attuali ambiti spaziali di organizzazione dei servizi e di esercizio delle funzioni (quelli illustrati nelle immagini di questo paragrafo), in modo da ricondurli a coincidere il più possibile proprio con le nuove zone omogenee (o con loro subarticolazioni).

4.5. LE FUNZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA

La legge 56/2014 definisce sia le funzioni della Città metropolitana sia le modalità per la loro implementazione nei rapporti tra i vari enti locali, ma lo fa in termini «aperti» (soprattutto senza una precisa individuazione dei provvedimenti amministrativi tramite cui attuarle), lasciando ampio spazio per una loro maggiore specificazione da parte degli Statuti. Queste sono le funzioni fondamentali attribuite alle Città metropolitane (oltre a quelle ereditate dalle Province):

- adozione e aggiornamento annuale di un Piano strategico triennale del territorio metropolitano, come atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle Unioni di Comuni comprese nel suo territorio;
- pianificazione territoriale generale, compresa quella delle strutture di comunicazione, delle reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei Comuni compresi nel territorio metropolitano;

³⁰ «Il confronto tra le zone omogenee è il metodo per elaborare gli obiettivi comuni dell'azione metropolitana», ossia in particolare il Piano strategico (art. 4 comma 8).

- strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici (ad esempio, predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio, di organizzazione di concorsi e procedure selettive);
- mobilità e viabilità;
- promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche assicurando sostegno e supporto alle attività economiche e di ricerca innovative e coerenti con la vocazione della Città metropolitana come delineata nel Piano strategico;
- promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.

Lo Statuto di Napoli conferma le funzioni previste dalla legge e prova a declinarle più operativamente.

Per quanto riguarda la funzione relativa al Piano strategico, secondo lo Statuto esso costituisce «atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni, delle Unioni di Comuni e delle zone omogenee» (art. 32 comma 1); in esso «si fissano le azioni tese a definire l'orizzonte identitario e di crescita dell'area metropolitana, al fine di migliorare le condizioni di vita, di salute, di relazioni e di benessere dei cittadini» (comma 2). «Per il perseguimento di tali obiettivi il Piano strategico garantisce e promuove, attraverso l'individuazione e la messa a sistema delle grandi opzioni di sviluppo, la salvaguardia del patrimonio naturalistico, paesaggistico e artistico, il risanamento dell'ambiente e del tessuto urbano, la valorizzazione delle eccellenze territoriali, l'ottimizzazione delle reti di comunicazione e dell'offerta dei servizi pubblici, il rafforzamento dei livelli di coesione e di integrazione sociale, il potenziamento della capacità attrattiva, di accessibilità e di relazioni dell'area metropolitana» (coma 3). Il Piano ha durata triennale e viene aggiornato ogni anno, fissando le priorità di intervento e le aspettative di risultato³¹.

Finora la pianificazione strategica non è stata tra le competenze degli enti provinciali³²; è stata portata avanti soprattutto dai

³¹ Lo Statuto napoletano prevede che entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, venga istituito il Forum metropolitano, organismo di partecipazione teso a coinvolgere nelle attività del nuovo ente sia le associazioni di categoria, sia il vasto e variegato mondo del terzo settore. Il Forum propone un documento di posizione che deve costituire riferimento obbligato per la Città metropolitana nella stesura del Piano strategico e dei suoi aggiornamenti annuali.

³² Un'eccezione è rappresentata dal Progetto strategico per la regione urbana milanese «Città di Città», avviato nel 2005 dalla Provincia di Milano per migliorare la competitività e la *governance* dell'intero territorio provinciale (fonte: Milano Metropoli).

comuni capoluogo (in alcuni casi con riferimento più o meno esplicito all'area metropolitana³³) o per aggregazioni di comuni. A Napoli un Piano strategico è stato approvato nel 2009, ma la sua effettiva dimensione «metropolitana» è oggetto di dibattito³⁴.

In realtà, più che a questi documenti definiti «strategici» soprattutto in quanto incentrati su una concertazione territoriale aperta a geometrie variabili, il Piano strategico previsto dalla legge 56/2014 sembra più simile ai *Documenti strategici regionali* che vengono adottati dalle Regioni nell'ambito del processo di definizione del Quadro strategico nazionale per le politiche di sviluppo e coesione dirette dall'Unione europea agli Stati membri.

Si tratta in questo caso di attività progettuali e amministrative che attualmente sono perciò di prevalente competenza delle Regioni. Nell'ottica di implementare l'effettività della riforma, nel programmare tali attività le Regioni dovrebbero quindi coinvolgere le Città metropolitane, oppure devolvere loro la propria competenza determinando così due livelli territoriali separati di pianificazione strategica (Città metropolitana/resto del territorio regionale). Quand'anche questo sia lo scenario ipotizzabile, va però considerato che l'Accordo di partenariato tra l'Italia e l'Unione europea adottato a Bruxelles il 29 ottobre 2014 (e che vale per il periodo 2014-2020) non sembra andare verso la separazione di competenze tra Regioni e Città metropolitane, poiché conferma il ruolo centrale delle prime come snodo attuativo dei nuovi programmi comunitari per la coesione territoriale.

Relativamente alla funzione di «pianificazione territoriale generale» – espressione assai vaga e non corrispondente ad alcuno strumento di pianificazione istituito per legge – lo Statuto napoletano supera l'ambiguità lasciata dalla legge 56/2014 (che affida alla Città metropolitana sia la pianificazione territoriale generale sia quella territoriale di coordinamento ex provinciale,

³³ I capoluoghi delle dieci Città metropolitane individuate dalla legge 56/2014 hanno tutti avviato, dal 2000 in poi, processi di pianificazione strategica: in cinque casi (Torino, Bologna, Firenze, Roma, Bari) il piano ha assunto carattere metropolitano, mentre negli altri è rimasto limitato entro i confini del capoluogo. Anche in Sicilia e Sardegna sono stati recentemente adottati o avviati piani strategici di ambito metropolitano: a Palermo, Catania, Messina e Cagliari (Florio ed Esposito 2012, Tortorella e Allulli 2014).

³⁴ Secondo Florio ed Esposito (2012) il Piano strategico del 2009 ha avuto un ruolo «alto» nel dibattito sull'area metropolitana, poiché imposta le sue politiche di sviluppo su una dimensione per l'appunto metropolitana e di area vasta. Secondo Tortorella e Allulli (2014), invece, il Piano ha preso scarsamente in considerazione la dimensione metropolitana.

senza però chiarire il rapporto tra le due), asserendo che «La Città metropolitana cura la pianificazione di coordinamento e la pianificazione territoriale generale del proprio territorio in relazione al Piano strategico e secondo la disciplina della legislazione regionale sul governo del territorio, mediante un unico atto di pianificazione denominato Piano territoriale metropolitano».

Questo Piano comprende due componenti: una strutturale, che ha durata indeterminata, definisce la *Carta unica del territorio* cui i comuni devono attenersi nei loro strumenti urbanistici, e individua le aree naturali da tutelare, i beni culturali da valorizzare e il sistema delle infrastrutture di comunicazione materiale e immateriale da mantenere in efficiente esercizio; la componente operativa ha invece durata triennale e programma le azioni che la Città metropolitana deve attuare in tale corso di tempo (con i relativi indirizzi per i Comuni), azioni che lo Statuto dettaglia in modo molto articolato³⁵.

Si tratta di un'occasione importante per Napoli, la cui provincia non è mai riuscita a giungere alla definitiva approvazione di un Piano territoriale di coordinamento provinciale, nonostante un percorso che si è protratto per oltre un decennio, «presumibilmente per effetto di condizioni strutturali istituzionali, della fragilità politica, dello squilibrio tra connotati di risorse e domanda d'uso» (Forte 2014b, p. 74). Resta da capire quale sia l'effettiva efficacia giuridica del nuovo strumento di piano³⁶. La specificazione, nella legge 56/2014, «anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni

³⁵ Lo Statuto prevede che nel Piano territoriale metropolitano sia integrato il Piano della rete della mobilità metropolitana, che comprende le previsioni relative alle infrastrutture stradali, stradali, ferroviarie, marittime e aeroportuali (art. 36). Al Piano territoriale metropolitano sono inoltre demandati gli studi e le strategie per la prevenzione e la mitigazione dei rischi naturali, con particolare attenzione a quelli vulcanici e idrogeologici (art. 38).

³⁶ Molto dipenderà dal fatto che il Piano territoriale generale metropolitano possa incidere sugli strumenti urbanistici vigenti dei comuni prevedendo diverse destinazioni d'uso in rapporto alla vocazione delle aree (pur rinviando l'attuazione di tali scelte alla pianificazione attuativa), o in alcuni casi – ad esempio, nelle scelte di tracciato delle infrastrutture – conformare la proprietà dei suoli interessati apponendovi i vincoli preordinati all'esproprio. In assenza di tale efficacia, secondo Urbani (2013, p. 26), si può andar incontro alla «sindacabilità delle scelte di tali previsioni di piano avanti il giudice amministrativo, con il rischio di vanificare l'efficacia precettiva delle disposizioni di entrambi i piani di area vasta». Secondo Pizzetti (2015, p. 16), «gli stessi vincoli che la pianificazione territoriale di cui alla lettera b del comma 44 consente alla Città metropolitana di prevedere rispetto ai comuni, non riguardano qualunque attività propria di questi enti, ma solo quelle che sono connesse con le strutture appartenenti alla Città».

compresi nel territorio metropolitano», sembra indicare che il Piano territoriale generale metropolitano possa essere prescrittivo rispetto alla pianificazione degli enti subordinati (siano essi Comuni o Unioni di Comuni), anche se parrebbe indispensabile una modifica della legislazione urbanistica regionale che lo confermi. Se così non fosse, il rischio è che il nuovo strumento riproduca le debolezze del Piano territoriale di coordinamento provinciale, piano di carattere indicativo, programmatico, strategico, ma poco efficace nell'imporre ai comuni scelte localizzative di infrastrutture a essi poco gradite. Resta comunque indispensabile una revisione della legislazione urbanistica regionale, affinché disciplini esplicitamente il contenuto e l'efficacia giuridica dei vari piani e le loro relazioni reciproche.

Vi è poi ancora una funzione fondamentale, che curiosamente la legge 56/2014 inserisce come penultima nell'elenco di quelle della Città metropolitana, quando sembrerebbe essere cruciale per la finalità di questo ente (ossia curare lo sviluppo strategico del territorio): la promozione e il coordinamento dello sviluppo economico e sociale. Per certi versi, è anch'essa una funzione tutta da inventare per un ente che va a sostituire la Provincia, che sul tema non aveva competenze così rilevanti. Lo Statuto napoletano individua una serie di linee di sviluppo da privilegiare (art. 33):

- a) la competitività delle imprese favorendo, in un quadro rafforzato di libera concorrenza, la loro crescita, la cooperazione e le relazioni di filiera;
- b) il sostegno agli Enti di ricerca e alle Università, per incrementare lo sviluppo delle conoscenze nonché il loro trasferimento nelle attività di produzione;
- c) misure per lo sviluppo del turismo e per la tutela dei beni culturali e ambientali, con particolare riferimento ai beni Unesco, le Zone di protezione speciale ed i Siti di interesse comunitario;
- d) interventi per ottenere un'agricoltura metropolitana quale presidio ambientale per la fornitura di servizi eco sistemici ai cittadini e risorsa economica per le colture di pregio da tutelare e diffondere;
- e) il sostegno all'economia del territorio e del mare nelle sue molteplici espressioni puntando sulla cooperazione delle imprese e sugli scambi e sinergie tra i diversi settori di attività;
- f) l'efficienza e la qualità dei servizi pubblici, da garantire alla persona e alla collettività promuovendo la pluralità dell'offerta.

Si tratta di campi di intervento che sono stati finora in buona misura di competenza delle Regioni. Si pone quindi più che mai il tema del rapporto tra il nuovo ente metropolitano e la Regione, sia in termini di delega di funzioni, sia di risorse – in primis rispetto ai fondi strutturali europei, la cui programmazione è rimasta per ora, come si è detto, in capo alle Regioni³⁷. Questi fondi sono al momento una delle poche risorse disponibili per promuovere lo sviluppo socio-economico: è difficile che la Città metropolitana possa perseguire la sua missione senza poter contare su una autonoma gestione di essi, tanto più considerando l'attuale rovesciamento dei rapporti finanziari con lo Stato (nel 2011 il contributo dello Stato alla Provincia di Napoli era pari ad oltre 104 milioni di euro, nel 2015 è stata la Città Metropolitana di Napoli a dover erogare un contributo allo Stato di oltre 60 milioni).

Un'occasione in tal senso poteva essere il Piano operativo nazionale PON - Città metropolitane, rivolto specificamente alle grandi conurbazioni, ma esso è stato elaborato inizialmente in una fase antecedente alla riforma Delrio, pertanto individua i Comuni capoluogo delle rispettive aree, e non già le Città metropolitane, come autorità urbane di riferimento e come utilizzatori delle risorse che ne deriveranno. Il Programma fissa inoltre delle precise regole di attuazione che prevedono «un meccanismo di esplicito coordinamento con le Autorità di Gestione dei Programmi operativi regionali che hanno sul proprio territorio le 14 città interessate dal PON». Fermo restando, quindi, il necessario coordinamento fra la Regione e il Comune capoluogo, non è al momento valutabile quale potrà essere il coinvolgimento della Città metropolitana e del territorio esterno a Napoli nei progetti previsti dal Programma.

Come sottolineato dalla Rete Associazioni Industriali Metropolitane nel suo già citato *Manifesto delle Città Metropolitane italiane* del 2015, per ora la principale missione della Città

³⁷ «Il ruolo assegnato alle amministrazioni delle Città metropolitane nel contribuire all'attuazione della programmazione comunitaria è variabile tra i Programmi, ma spesso piuttosto limitato. La Priorità 'Città' del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 attribuiva un ruolo decisivo nell'attuazione della strategia di sviluppo alle 'Città metropolitane [...] in quanto dotate di strutture economico-produttive trainanti, caratterizzate da concentrazione di funzioni diversificate, fornitrici di servizi e infrastrutture per i territori circostanti, e di rilievo significativo per la realtà regionale, nazionale e transnazionale'. Le specifiche scelte, demandate ai Programmi Operativi delle Regioni, sono state molto variabili, ma, in generale, alla maggioranza delle Città metropolitane è stato assegnato un ruolo piuttosto marginale, in alcuni casi nullo, nell'attuare la politica di coesione del FESR» (CIPU 2013, p. 36).

metropolitana sembra rappresentata soprattutto dalla sua «funzione abilitante» nei confronti delle forze produttive: «la Città Metropolitana, senza la pretesa di intervenire direttamente nell'economia locale, dovrà costruire le condizioni affinché le imprese e il mercato possano operare e produrre ricchezza e occupazione sul territorio» (p. 1). Le vie indicate sono la pianificazione strategica, la semplificazione della pubblica amministrazione locale, la gestione e l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano, il marketing territoriale, il sostegno all'innovazione e alla nuova imprenditorialità, l'attuazione dell'Agenda digitale.

Resta il fatto che – evidenzia Confindustria nel suo *position paper* del 2015 *L'attuazione della Legge Delrio. Prime indicazioni di policy sul riordino delle funzioni* – il trasferimento delle funzioni connesse alla promozione economica dalle Regioni alle Città metropolitane deve essere prioritario, se vi vuole rilanciare le attività produttive come le quattro «A» analizzate nei primi tre capitoli. In attesa che ciò avvenga, proprio Confindustria invita a valorizzare quegli strumenti di coordinamento istituzionale (come la conferenza Regione-Città Metropolitana istituita dalla Toscana) che permetterebbero il coinvolgimento della Città metropolitana, ad esempio attraverso pareri obbligatori, nell'attività di programmazione e pianificazione di competenza regionale.

IN SINTESI

- L'istituzione dell'ente Città metropolitana costituisce un'occasione importante per il contesto napoletano, dove i processi di metropolizzazione si manifestano con intensità e criticità estremamente evidenti.
- Questi processi si dispiegano su un ambito spaziale che travalica i confini provinciali, entro cui il nuovo ente ha giurisdizione: un punto prioritario per la sua attività sarà dunque rappresentato dalla ricerca di accordi con i Comuni limitrofi di altre province su alcuni temi chiave.
- Altra questione cruciale è costituita dall'istituzione delle zone omogenee, per governare il territorio tenendo conto del suo forte grado di policentrismo. Al tempo stesso, si pone la necessità di adottare questa nuova partizione per una revisione e

razionalizzazione degli attuali ambiti spaziali di organizzazione dei servizi e di esercizio delle funzioni.

■ La Città metropolitana presenta tra i suoi compiti prioritari quello di promuovere lo sviluppo socioeconomico del territorio. Lo Statuto del nuovo ente napoletano prevede che tale obiettivo venga assolto attraverso sei campi di intervento.

■ L'efficacia del nuovo ente dipenderà molto dai rapporti che riuscirà a stabilire, da un lato con i Comuni e le loro Unioni, dall'altro – e soprattutto – con la Regione, per ottenere una delega di funzioni che consenta ad esso di perseguire davvero la sua missione di promozione dello sviluppo strategico del territorio.

CONCLUSIONI

Il 1° gennaio 2015 sono state istituite a Napoli e nelle altre principali aree metropolitane italiane le Città metropolitane. Si tratta di un cambiamento importante, auspicato da molto tempo. Secondo la «legge Delrio», a questo nuovo ente locale sono attribuite, oltre alle funzioni fondamentali della Provincia (che sostituisce), anche nuove competenze, tra le quali quella per cui la Città metropolitana deve promuovere e coordinare lo sviluppo economico e sociale del territorio. Tale compito è stato anche incluso nello Statuto che il Consiglio metropolitano di Napoli ha approvato l'11 giugno 2015. Nel documento si declina meglio questa linea d'azione, individuando una serie di compiti che il nuovo ente dovrebbe svolgere: favorire la competitività e la cooperazione fra imprese, sostenere gli enti di ricerca e le università, incentivare il turismo attraverso anche la tutela dei beni ambientali e culturali, garantire l'efficienza e la qualità dei servizi pubblici, incoraggiare l'agricoltura sostenibile.

La Città metropolitana si trova, quindi, a programmare una funzione nuova, visto che sull'argomento la Provincia non aveva competenze. Non solo, ma questo nuovo soggetto pubblico deve essere in grado di attivare una serie di rapporti¹ con gli altri Comuni, con le loro Unioni e soprattutto con la Regione Campania, cui attualmente fanno capo sia la programmazione economica sia le poche risorse disponibili costituite dai fondi strutturali europei.

Oltre alle ovvie difficoltà organizzative, questo nuovo ente ha di fronte un ulteriore ostacolo: dover fare i conti con un territorio, quello napoletano, che ha subito fortemente gli effetti della crisi economica. Come analizzato nel primo capitolo, dal 2008 nell'area partenopea si è registrata una contrazione del valore aggiunto più intensa di quanto avvenuto in Campania, nel Mezzogiorno e in Italia. Le esportazioni sono rimaste pressoché ferme fino al 2014 e soprattutto hanno continuato ad essere connotate da una forte concentrazione merceologica e in minima parte dirette verso i paesi emergenti. Si è assistito all'esplosione delle sofferenze

¹ Bisogna ricordare, che, come analizzato nel capitolo 4, molte delle funzioni che la Città metropolitana deve gestire interessano spesso un ambito spaziale che travalica i confini provinciali, entro cui il nuovo ente ha giurisdizione. Sarà prioritario per questo nuovo soggetto pubblico cercare accordi anche con i Comuni limitrofi di altre province su alcuni temi chiave.

bancarie delle imprese, che hanno contratto nuovi debiti, più per sostenere la liquidità ordinaria che per investire. Infine, il mercato del lavoro, già debole prima del 2008, negli anni della crisi ha visto a Napoli il tasso di occupazione scendere al livello record del 36,2% nel 2011 e quello di disoccupazione salire nel 2013 al 25,7%.

Se a livello nazionale e internazionale, nel corso del 2015, si sono registrati alcuni segnali di ripresa, nel Napoletano tali indizi sono ancora molto lievi. Si è assistito ad una riduzione della cassa integrazione e le esportazioni sono tornate a crescere (seppur lievemente). Inoltre già prima del 2015 è stata rilevata una relativa «resilienza» alla crisi delle imprese giovanili, molto diffuse nel Napoletano. Durante gli ultimi anni si è anche assistito ad una nuova configurazione geografica del tessuto imprenditoriale. Si sono registrati tassi di crescita positivi delle unità locali soprattutto in tre aree: nell'area nord orientale, grazie alla presenza dell'interporto di Nola e del centro commerciale Vulcano Buono, nella penisola sorrentina, soprattutto per le attività turistiche, e nella zona nord occidentale per effetto del decentramento demografico proveniente da Napoli-città. Per contro, nel capoluogo e nei comuni limitrofi il trend è stato negativo.

Come incentivato dall'Unione europea attraverso vari strumenti e iniziative, una leva su cui agire per rilanciare l'economia potrebbe essere quella di promuovere il settore industriale. Napoli, nonostante il forte processo di deindustrializzazione che ha subito negli ultimi decenni, vanta ancora una forte tradizione nel settore manifatturiero. Soprattutto, presenta un'elevata specializzazione produttiva nei settori identificati come quattro «A»: autoveicoli, aerospazio, abbigliamento e agroalimentare.

Nel settore napoletano delle auto, lo stabilimento FCA di Pomigliano d'Arco ne rappresenta il motore propulsivo e ne condiziona fortemente l'andamento, nonostante le imprese locali abbiano attuato, durante la crisi, una serie di strategie di diversificazione. Le sorti del comparto rimangono, tuttora, legate al destino della grande impresa. Infatti, negli ultimi anni, si è assistito ad una ristrutturazione della filiera per effetto sia del cambiamento della missione produttiva dello stabilimento FCA (a Pomigliano si è iniziato a produrre la FIAT Nuova Panda) sia a seguito dell'adozione dei principi della «produzione snella» da parte sempre di FCA, che ha coinvolto anche altre imprese dell'indotto.

Il settore dell'aerospazio, che vanta una tradizione risalente al

secolo scorso, presenta nei tre segmenti principali situazioni molto differenti. Per quanto riguarda l'aviazione commerciale, nel Napoletano sono ubicati gli importanti stabilimenti di Alenia Aermacchi (a Pomigliano e a Nola) e di Avio (a Pomigliano) e la gran parte delle PMI aeronautiche presenti in regione. Tra queste ultime, le più grandi e strutturate hanno iniziato, di recente, ad affacciarsi direttamente sui mercati internazionali, con l'acquisizione di commesse per aziende come Bombardier, Embraer, Airbus, Boeing. Nel segmento dell'aviazione generale, diversamente, vi è una forte presenza di imprese che grazie alle loro competenze tecnologiche sono in grado di offrire direttamente all'estero prodotti altamente competitivi. Infine, il settore spaziale industriale è costituito da PMI e centri di ricerca che operano soprattutto nell'area dello sviluppo di tecnologie e prodotti e che sono strettamente legati ai programmi delle agenzie spaziali.

Il settore dell'abbigliamento è composto da un «polo di lusso» legato alla tradizione artigianale, da un gruppo di imprese del pronto moda (alcune anche note a livello nazionale) e da una costellazione di piccole aziende contoterziste (che tuttavia hanno subito un forte ridimensionamento). Per superare alcune criticità legate ai lunghi anni della crisi le imprese del comparto stanno vivendo un processo di riposizionamento commerciale, grazie al buon andamento dell'export. L'intento è quello di conquistare quote nei mercati emergenti dove si possono trovare fasce di consumatori con redditi medio-alti che desiderano e danno valore ai prodotti *made in Italy*.

L'ultima «A» è quella dell'agroalimentare. Il settore, che negli ultimi anni evidenzia segnali di crescita, vanta una forte tradizione territoriale, incentrata su prodotti di qualità e processi produttivi d'eccellenza. Permangono nella filiera ancora caratteri problematici: un'elevata polverizzazione del sistema produttivo e una scarsa efficacia delle certificazioni. Per ovviare a questi problemi le aziende si sono organizzate in distretti e stanno sviluppando reti d'impresa. Inoltre, stanno riquilificando la propria offerta puntando soprattutto su prodotti biologici e certificati.

Il secondo Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli restituisce un quadro del tessuto produttivo napoletano molto articolato, segnato dalla crisi ma con alcuni cenni di ripresa, dove rimane ancora abbastanza rilevante il settore manifatturiero. Nel 2014, Napoli risulta la seconda città metropolitana per numero di imprese attive nel comparto, e al primo posto se si considera l'industria alimentare e delle bevande e il confezionamento di capi di

abbigliamento (Unioncamere 2015). Anche grazie ai *focus group* effettuati fra i principali attori economici locali, si evidenzia l'idea che Napoli si debba riappropriare della sua anima e della sua storia industriale. La nascita della Città metropolitana, la programmazione dei fondi europei 2014-2020 e l'elevata specializzazione in alcuni settori manifatturieri possono essere le basi su cui far risorgere l'economia locale: occorre essere convinti e lavorare di squadra al fine di cogliere davvero il vento a favore che sembra essersi rialzato.

BIBLIOGRAFIA

- Aerospazio Campania sito web (www.AerospazioCampania.it)
- Aeroweb sito web (www.bga-aeroweb.com)
- Allulli M. (2010), *La riforma metropolitana e i suoi dilemmi*, Roma, Cittalia, www.cittalia.it
- ANFIA (2014), *L'industria automotive mondiale 2013*, Torino
- Aquarone A. (1961) *Grandi città e aree metropolitane in Italia. Problemi amministrativi e prospettive di riforma*, Bologna, Zanichelli
- Barbieri C.A. (2014) *Città metropolitane: una sfida per innovare la pianificazione*, «Urbanistica informazioni», 256, pp. 104-105
- Barbieri C.A., Saccomani S., Santangelo M. (2013), *Riorganizzazione istituzionale e pianificazione del territorio. Riflessioni a partire dalle prossime riforme e dall'esperienza torinese*, «Il Piemonte delle autonomie», 1, pp. 61-72
- Bartaletti F. (2009), *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo: il quadro teorico e i riflessi territoriali*, Torino, Bollati Boringhieri
- Basta M., Morchio E., Sanguineti S. (2009), *Aree metropolitane in Italia. Indagine conoscitiva alla luce del Censimento del 2001*, Firenze, Alinea
- Benucci F., Maugeri M. (2014), *Napoli città-metropolitana, una polveriera*, «Il Sole 24 Ore», 8 giugno, p. 19
- Berta G. (2011), *Fiat-Chrysler e la deriva dell'Italia industriale*, Bologna, il Mulino
- Bobbio L. (2002), *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Roma, Laterza
- Bubbico D. (2014), *Radiografiat*, Roma, Meta
- Burroni L. (2009), *Città metropolitane e politiche urbane*, Firenze, University Press
- Cafiero S., Busca A. (1970), *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Roma, Giuffrè
- Calafati A.G. (2014), *Città e aree metropolitane in Italia*, working papers 1, Gssi Urban Studies, ssrn.com/abstract=2369323
- Calafati A.G. (2015), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Roma, Donzelli

- Camagni R., Lombradi S. (1999, a cura di), *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Firenze, Alinea
- Campilongo G. (2006) *Aree metropolitane, città metropolitane: pianificazione strategica e governo dell'area metropolitana*, in APAT, *Qualità dell'ambiente urbano. III rapporto APAT*, Milano, pp. 17-30, www.epicentro.iss.it/problemi/zanzara/pdf/III_Apat.pdf
- Cartosio N. (2015), *Dati e appunti su Finmeccanica e il settore aerospaziale*, www.fiom-cgil.it/
- Censis (2014), *Rileggere i territori per dare identità e governo all'area vasta. il governo delle aree metropolitane in Europa*, Roma, www.prodemos.it
- Centro Studi PIM (2014), *Le funzioni di governo del territorio della Città metropolitana di Milano*, contributo presentato al seminario «Città metropolitana e governo del territorio», Milano, 17 settembre 2014, www.pim.mi.it
- Centro Studi Unione Industriali Napoli (2014), *Nuova perimetrazione e nuove funzioni per le Città metropolitane. Il caso di Napoli*, Camera di Commercio di Napoli
- CIPU - Comitato interministeriale per le politiche urbane (2013), *Metodi e contenuti sulle priorità in tema di agenda urbana*, www.coesioneterritoriale.gov.it
- Cittalia (2010), *2010 Atlante dei piccoli comuni*, Roma, www.cittalia.it
- Cittalia (2014), *Taccuino metropolitano*, Roma, www.cittalia.it
- Coldiretti (2015), *+35% giovani agricoltori, è record nel 2015*, Comunicato stampa, 2 ottobre, www.coldiretti.it
- Comini I., Moi F. (2014), *Le città metropolitane nella riforma «Delrio»*, «Il Piemonte delle autonomie», 3, pp. 57-70
- Confindustria (2015), *L'attuazione della Legge Delrio. Prime indicazioni di policy sul riordino delle funzioni*, www.confindustria.it
- Coppola E., Esposito M. (2013), *L'incerta attuazione della città metropolitana di Napoli*, «Urbanistica Informazioni», 245-246, www.urbanisticainformazioni.it
- Corsico F. (2005), *La riqualificazione della città contemporanea come occasione per una rete di connessioni alla scala territoriale*, in Callegari C. et al. (a cura di), *Nuovi paesaggi piemontesi*, Firenze, Alinea, pp. 14-17
- Crivello S. (2015), *Le aree metropolitane: aspettando Godot*, in Centro Einaudi (2015), *La sfida metropolitana. Sedicesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Torino, pp. 15-34

- CRS (2011), *Nuova Panda schiavi in mano*, Roma, DeriveApprodi
- de Luca A. (2005), *Le politiche regionali per il territorio della Campania. Una ricostruzione documentaria (1952-2004)*, Tesi di dottorato in Geografia dello Sviluppo, XVI ciclo, Università degli studi di Napoli L'Orientale
- De Lucia V. (2014), *La città metropolitana di Napoli. Poteva essere un'occasione di riscatto*, «Meridiana», 80, pp. 125-142
- De Martino U. (2008, a cura di), *Il governo delle aree metropolitane*, Roma, Officine
- DefenceWeb (2014), *Helicopter industry figures compare for 2013*, 7 aprile, www.defenceweb.co.za/
- Della Maggesa M. (2015), *Il futuro di IXV è già cominciato, si chiama Pride*, «Airpress», febbraio
- Dematteis G., Ferlaino F. (1991), *Le aree metropolitane tra specificità e complementarità*, Dibattiti IRES, 2, Torino
- Dente B. (2012), *Il governo delle metropoli italiane*, in Florio R., Esposito A. (a cura di), *La costruzione della città metropolitana in Italia. Esperienze, soluzioni, prospettive*, Recs – Rete delle città strategiche, pp. 93-102, <http://recs.it/it/news-detail/veneziacittametropolitano>
- Deodato C. (2013), *Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive*, «federalismi.it», 5, www.federalismi.it
- Di Maio A., Colombo L., Giordano R., Rostirolla P. (a cura di, 2015), *Città Metropolitana. L'occasione per riparare il territorio*, Napoli, Giordano editore
- Dota S., Nicotra V. (2005, a cura di), *Le Città Metropolitane: una conquista per l'innovazione istituzionale del Paese*, Roma, Anci, www.federalismi.it
- Emilio Esposito (2014), *Aziende, prodotti, mercati e strategie: il settore aeronautico italiano di oggi e di domani*, slides per il convegno «In volo verso dove?» del 20 novembre 2014 a Saronno (VA)
- EPRS - European Parliamentary Research Service (2015), *Organic Food. At a glance. Infographic*, www.europarl.europa.eu
- ESPON (2007) *Study on Urban Functions, ESPON project 1.4.3 Final report*, www.espon.eu
- ESPON (2011) *The Functional Urban Areas Databas, Technical Report*, Espo 2013 Database, www.espon.eu
- FCA (2014), *Fiat Chrysler Automobiles, FCA Investor Day. START 2014-2018*, Auburn Hills, may 6th-7th

- Fedele M., Moini G. (2006), *Cooperare conviene? Intercomunalità e politiche pubbliche*, «Rivista italiana di politiche pubbliche», 1, pp. 71-98
- Ferrari G.F., Galeone P. (2010), *Città a confronto. Le istituzioni metropolitane nei paesi occidentali*, Bologna, Il Mulino
- Ferri V. (2009), *Governare le Città metropolitane. Un'istituzione del federalismo*, Roma, Carocci
- Finmeccanica (2015), *Industrial Plan Presentation*, London, 28 gennaio, www.finmeccanica.com
- Florio R., Esposito A. (2012, a cura di), *La costruzione della città metropolitana in Italia. Esperienze, soluzioni, prospettive*, Recs – Rete delle città strategiche, <http://recs.it/it/news-detail/veneziacittametropolitano>
- Forte F. (2014a), *Le unioni di comuni per il futuro della grande Napoli*, www.fforteprof.net/tag/citta-metropolitana/
- Forte F. (2014b), *Napoli, la stagione della città metropolitana*, Roma, Aracne
- Forte F. (2015a), *La pianificazione urbanistica in un'area densamente popolata*, relazione presentata al seminario *Dallo Statuto alla dimensione territoriale della Città metropolitana di Napoli*, Napoli, 18 febbraio, www.fforteprof.net/tag/citta-metropolitana
- Forte F. (2015b), *Napoli metropolitana, consumo di suolo politica urbana*, www.fforteprof.net/tag/citta-metropolitana/
- Gastaldi F., Zarino S. (2015), *La Città metropolitana: compiti e ruoli nella pianificazione del territorio*, «EyesReg», 5(1)
- Indovina F. (2011), *Province e metropoli territoriali*, «Archivio di studi urbani e regionali», 45(101/102), pp. 5-8
- Intesa Sanpaolo (2015), *Monitor dei distretti*, www.intesasanpaolo.com
- ISTAT (2014), *I sistemi locali del lavoro 2011. Nota metodologica*, www.istat.it
- Lanza R., Spalla F. (2008), *Area metropolitana: esperienze italiane*, «Amministrare», 1/2, pp. 105-173
- Le Galès P. (2002), *Government e governance urbana nelle città Europee: argomenti per la discussione*, «Foedus», 4, pp. 8-31
- Lucarelli A., Francese D., (2014, a cura di), *Verso la Città metropolitana di Napoli. Lettura interdisciplinare*, Napoli, Luciano Editore
- Mainardi R., Tombola C. (1982, a cura di), *Grandi città e aree metropolitane*, Milano, Angeli

- Marchese U. (1981), *Aree metropolitane e nuove unità territoriali in Italia*, Genova, Ecig
- Marchese U. (1989, a cura di), *Aree metropolitane in Italia – anni '80*, Padova, Cedam
- Marchese U. (1997, a cura di) *Aree metropolitane in Italia alle soglie del Duemila*, Genova, Ecig
- Mariano C. (2011), *Governare la dimensione metropolitana. Democrazia ed efficienza nei processi di governo dell'area vasta*, Milano, FrancoAngeli
- Mariano C. (2013), *Città metropolitana e cooperazione intercomunale*, «Urbanistica informazioni», 245/246, pp. 28-30
- Martinotti G. (1993), *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*, Bologna, Il Mulino
- Mazza B. (2015), *Città Metropolitana. Napoli, Milano e Roma: le differenze delle scelte Statuarie*, «Monitorare Napoletano», 216, www.monitorenapoletano.it
- Mazza L. (1991). *European viewpoint: a new status for Italian metropolitan areas*, «Town Planning Review», 62(2), pp. 143-146
- Mazzeo G. (2015), *Specificità della Città Metropolitana di Napoli. Pianificare con l'emergenza*, «EyesReg», 5, 3, www.eyesreg.it
- Merloni F. (1986), *Il Rebus metropolitano. Le soluzioni istituzionali per il governo delle grandi aree urbane: nove esperienze straniere a confronto*, Roma, IRESM
- Micelli A. (2015a), *Ricerca aerospaziale, la mappa dei fondi*, «Airpress», marzo
- Micelli A. (2015b), *Vizi e virtù del mercato nazionale*, «Airpress», aprile
- MIPAAF – Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali (2015), *XV Revisione dell'elenco dei prodotti agroalimentari tradizionali*, <https://www.politicheagricole.it>
- Moccia F.D. (2011), *Il decentramento metropolitano*, in Carughi U., Visone M. (a cura di), *L'area metropolitana di Napoli. 50 anni di sogni utopie realtà, Cesare Ulisse architetto*, Roma, Gangemi, pp. 49-67
- Moccia F.D. (2013), *L'urgenza della città metropolitana*, «Urbanistica informazioni», 245/246, pp. 22-25
- OECD (2012), *Redefining 'Urban': A New Way to Measure Metropolitan Areas*, Paris, www.oecd-ilibrary.org
- OECD (2013) *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, Paris, www.oecd.org/gov/regional-policy

- Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di Napoli e provincia - Consulta urbanistica (2015), *La Città metropolitana di Napoli: dalla prefigurazione normativa all'attuazione statutaria. Ipotesi di ampliamento parziale con le province di Caserta e Salerno*, www.na.archiworld.it
- Orlando M. (2015), *La riforma delle autonomie locali*, in Centro Einaudi, *La sfida metropolitana. Sedicesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Torino, pp. 35-51
- Osservatorio Banche Imprese (2009), *Rapporto Impresa e Competitività*, Napoli, Giannini
- Osservatorio Banche Imprese (2010), *Rapporto Impresa e Competitività*, Napoli, Giannini
- Osservatorio Banche Imprese (2011), *Rapporto Impresa e Competitività*, Napoli, Giannini
- Osservatorio Banche Imprese (2013), *Rapporto Impresa e Competitività*, Napoli, Giannini
- Osservatorio Banche Imprese (2014), *Rapporto Impresa e Competitività*, Napoli, Giannini
- Osservatorio della filiera autoveicolare in Italia (2015), *Fuori dal tunnel. La filiera dell'auto sulla strada occidentale della ripresa*, Torino, CCIAA Torino, CCIAA Modena, ANFIA, Step
- Pambianco Strategie di Impresa, *Produzione e condizioni di lavoro nel sistema moda campano: il caso dell'industria calzaturiera e dell'abbigliamento in provincia di Napoli Febbraio 2014*, www.pambianco.com/
- Piccinini M. (2014), *La città metropolitana e la pianificazione strategica*, contributo presentato al seminario «Città metropolitana e governo del territorio», Milano, 17 settembre 2014, www.inu.it
- Pierri M. (2015), *Un caso industriale da ripetere*, «Airpress», aprile
- Pirone F. (2013), *Crisis in the automotive industry and territorial development: Fiat and its suppliers in Southern Italy*, in Stocchetti A., Trombini G., Zirpoli F. (edited by), *Automotive in transition. Challenges for strategy and policy*, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, pp. 161-177
- Pirone F. (2014), *Il radicamento territoriale della filiera automotive: una rete di subfornitori locali in Campania*, Workshop «Filiere e territori dell'industria automotive in Italia», CCIAA di Napoli, 7 novembre, Napoli
- Pizzetti F. (2015), *Le città metropolitane per lo sviluppo strategico del territorio: tra livello locale e livello sovranazionale*, «federalismi.it», 12, www.federalismi.it

- Pompilio M. (2015), *Governo e pianificazione territoriale di area vasta. Prospettive alla luce della L. 56/2014*, «EyesReg», 5(1)
- Provincia di Napoli (2008), *Piano di coordinamento territoriale. Relazione*, <http://old.cittametropolitana.na.it>
- Rebaudengo P. (2015), *Nuova regole in fabbrica*, Bologna, il Mulino
- Regione Campania (2006), *Piano Territoriale Regionale - Documento di piano*, www.sito.regione.campania.it
- Regione Campania (2014), *PSR - Piano di Sviluppo Rurale 2014-2020 in Campania*, www.agricoltura.regione.campania.it
- Rete Associazioni Industriali Metropolitane (2015), *Manifesto delle Città Metropolitane italiane*, www.ilsole24ore.com
- Romano M. (2007), *L'esperienza del piano intercomunale milanese*, <http://archivio.eddyburg.it>
- Romano P. (2015), *Finmeccanica guarda agli Usa*, «Airpress», marzo
- Rossi A.L. (2007), *La Città metropolitana è una sfida storica*, «La Repubblica», 30 gennaio
- Rota F. (2014), *Lo Statuto della Città metropolitana di Napoli*, «Istituzioni del Federalismo», 35, numero speciale, pp. 147-168
- Rotelli E. (1999), *Le aree metropolitane in Italia: una questione istituzionale insoluta*, in Martinotti G. (a cura di), *La dimensione metropolitana*, Bologna, Il Mulino, pp. 299-327
- Ruffolo G., Barca L. (1970, a cura di), *Progetto 80: rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975*, Firenze, Sansoni
- Sandra I. Erwin (2013), *U.S fighter Aircraft Pricing Themselves Out of the Export Market*, www.nationaldefensemagazine.org
- Smarrazzo D. (1997), *Documenti e Studi per una definizione dell'area Metropolitana di Napoli*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, <http://users.libero.it/domenico.smarrazzo/studio.PDF>
- SRM (2012), *Un Sud che innova e produce. I settori automotive e aeronautico*, Napoli, Giannini.
- SRM (2013), *Un Sud che innova e produce. La filiera agroalimentare*, Napoli, Giannini
- SRM (2015a), *Osservatorio Maritime*, www.srm-maritimeconomy.com/
- SRM (2015b), *Un Sud che innova e produce. La filiera abbigliamento-moda*, Napoli, Giannini

- Svimez (2015), *Anticipazioni sui principali andamenti economici dal "Rapporto Svimez 2015 sull'Economia del Mezzogiorno"*, Roma, 30 luglio
- Tamburini F. (2015), *Finmeccanica, il piano di Moretti per il rilancio*, «Airpress», gennaio
- Testa P. (2010, a cura di), *Lo stato delle Unioni. Rapporto 2010 sulle Unioni di Comuni*, Roma, Cittalia, www.cittalia.it
- Testa P. (2013, a cura di), *Rapporto Cittalia 2013. Le città metropolitane*, Roma, Cittalia, www.cittalia.it
- Tortorella W., Allulli M. (2014), *Città metropolitane: la lunga attesa*, Venezia, Marsilio
- Tricarico L. (2015), *Riflessioni sui saloni Aeronautici*, «Airpress», giugno
- Unioncamere (2015), *Rapporto Unioncamere 2015. Alimentare il digitale. Il futuro del lavoro e della competitività dell'Italia*, www.unioncamere.it
- Urbani P. (1988), *Governi metropolitani e interessi nazionali*, Padova, Cedam
- Urbani P. (2013), *Le funzioni di pianificazione della città metropolitana*, «Urbanistica informazioni», 245/246, pp. 25-27
- Veneri, P. (2009), *Policentrismo urbano e costi sociali della mobilità nelle aree metropolitane italiane*, tesi di dottorato, Ancona, Università politecnica delle Marche
- Volpato G. (2008), *Fiat Group Automobiles. Un'Araba Fenice nell'industria automobilistica internazionale*, Bologna, il Mulino
- Vosa G. (2015), *Città metropolitana di Napoli. Report sulle attività intraprese e programmate*, «federalismi.it», Osservatorio Città metropolitane, www.federalismi.it

Stampato nel mese di gennaio 2016
presso le Officine Grafiche Giannini&figli S.p.a.

Crescita, vento a favore?

Il secondo Rapporto «*Giorgio Rota*» su Napoli studia i segnali di ripresa nel settore manifatturiero napoletano e l'avvio della Città metropolitana.

Da queste analisi si ha la percezione che stia forse cambiando la direzione del ciclo economico, da cui il titolo della pubblicazione: *Crescita, vento a favore?*

La risposta non può certo giungere solo da questo lavoro di ricerca, che si concentra sullo stato dell'arte del sistema produttivo napoletano, ne evidenzia luci ed ombre, ne descrive i quattro principali settori manifatturieri e approfondisce il ruolo che la Città metropolitana può avere nel governo del territorio.

Le risposte sono da cercare altrove: nelle decisioni e nelle iniziative che il pubblico e il privato intraprenderanno nel prossimo futuro, nella sfida del governo della Città metropolitana, nella capacità di fare sistema fra le imprese, nella volontà di investire nello sviluppo locale. Starà dunque agli attori locali fare in modo che alla domanda del titolo si possa rispondere in modo affermativo.

SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche regionali con particolare attenzione al Mezzogiorno, all'economia marittima e alle relazioni economiche dell'Italia col Mediterraneo.

www.sr-m.it

Unione Industriali di Napoli

Svolge attività scientifica e sistematica di indagine, analisi e ricerca su argomenti di carattere socio-economico e tecnico. Tale attività è intesa a dare all'Unione una più approfondita capacità di conoscenza, interpretazione e previsione dei fenomeni generali di sviluppo a medio e lungo termine del sistema produttivo.

www.unindustria.na.it

Il Rapporto “Giorgio Rota”

Sostenuto da Compagnia di San Paolo, nasce nel 2000 ed è realizzato dall'associazione L'Eau Vive e dal Comitato Giorgio Rota, poi Fondazione Rota, fino al 2012, anno in cui entrano a far parte del Centro Einaudi.

Il Centro dà continuità al progetto, nonché alla memoria dell'economista torinese che era stato uno dei suoi animatori. Il *Rapporto*, giunto nel 2015 alla XVI edizione, accompagna la trasformazione di Torino, leggendone di anno in anno successi e fallimenti, traguardi e obiettivi. Nel 2014 sono stati pubblicati, oltre al *XV Rapporto su Torino*, il *Primo Rapporto su Napoli*, con SRM e Unione Industriali di Napoli e il *Rapporto sull'innovazione territoriale sostenibile nel Lazio*, con Associazione Bruno Trentin Isf-Ires, Università degli Studi Roma Tre e Unindustria.

www.rapporto-rota.it

Il Centro Einaudi

Ha festeggiato i 50 anni di attività nel 2013. Svolge ricerca nelle scienze sociali su progetti propri o in partnership; è attivo e riconosciuto a livello nazionale, con un forte radicamento territoriale. Contribuisce alla formazione dell'opinione pubblica, suggerisce strumenti di policy ai decisori, forma giovani talenti.

www.centroeinaudi.it

Compagnia di San Paolo

La Compagnia di San Paolo è una delle maggiori fondazioni private in Europa. Istituita nel 1563, la sua missione è favorire lo sviluppo civile, culturale ed economico delle comunità in cui opera, perseguendo finalità di interesse pubblico e utilità sociale. I redditi prodotti dal suo patrimonio, accumulato nei secoli, sono posti al servizio di queste finalità istituzionali. La Compagnia di San Paolo è attiva nei settori della ricerca e istruzione superiore, delle politiche sociali, della sanità, del patrimonio artistico e delle attività culturali. È membro dell'European Foundation Centre (EFC) e dell'ACRI, l'Associazione italiana delle Fondazioni di origine bancaria e delle Casse di Risparmio.

www.compagniadisanpaolo.it