

«Energia green, porti e chip Sud centrale per l'Europa È la strada del piano Mattei»

Nando Santonastaso

Ministro Urso, partiamo dalla vertenza della Prysmian Fos di Battipaglia: a che punto è il tentativo di scongiurare un futuro senza prospettive per i lavoratori?

«Nell'ultimo incontro, lunedì, che ho avuto con il Ceo di Prysmian è emersa la volontà di trovare una soluzione industriale che preservi produzione e occupazione. Abbiamo così concordato con l'azienda di realizzare a breve una riunione operativa anche con la società che ha avanzato una significativa proposta di acquisizione dello stabilimento. L'obiettivo è poter valutare tutti gli elementi per creare le migliori condizioni per la continuità produttiva mantenendo, nel frattempo, i macchinari accesi».

Prysmian ha giustificato la chiusura dello stabilimento con la mancanza di interventi in favore dei produttori nazionali come invece ha fatto da tempo la Francia...

«È una grave responsabilità dei governi precedenti che non hanno ritenuto di fare quel che nel frattempo aveva, appunto, già fatto la Francia per tutelare il mercato interno. Noi siamo intervenuti già nelle prime settimane della legislatura con il Decreto legge del 5 dicembre 2022 numero 187 per garantire al meglio la sicurezza nazionale: la norma dava mandato all'AGCOM di individuare gli standard tecnici per i cavi in fibra ottica a cui dovranno attenersi gli aggiudicatari dei bandi per la realizzazione dell'infrastruttura di rete, così da assicurare adeguati livelli qualitativi e prestazioni elevate di connettività. E questo nonostante che le principali gare erano state già realizzate con l'assegnazione ad aziende cinesi».

E cosa è successo?

«Purtroppo, l'Agcom ci ha messo oltre un anno a inviare al Ministero delle imprese e del Made in Italy lo schema di delibera e la relativa regola tecnica. Il testo relativo alla regola tecnica è stato notificato alla Commissione Europea per le valutazioni di competenza: il nuovo acquirente potrà quindi contare su un contesto nazionale finalmente favorevole e su un'azienda nuovamente competitiva».

Altra delicata vertenza in Campania è quella di Industria Italiana Autobus, in Irpinia: si è parlato del forte interesse di un gruppo privato per entrare nel capitale dell'azienda, è così?

«Sì, vi è la proposta di un gruppo privato che i soci Leonardo e Invitalia stanno valutando. Ma ci sono anche altre ipotesi da soggetti internazionali, su cui stiamo lavorando nella piena consapevolezza delle potenzialità dello stabilimento e dell'area in cui si trova per chiunque intenda investire. Vogliamo trasformare la crisi in opportunità».

Anche qui: come si è arrivati a questo punto?

«Per l'azione irresponsabile di chi nel 2019 decise di affidare alla mano pubblica quello che potevano ben fare i privati. L'intervento pubblico, peraltro affidato a Invitalia e a Leonardo, che non ha nessuna competenza in materia di bus, è costato circa 180 milioni di euro tra aumenti di capitale, finanziamento soci e garanzie prestate. Una voragine senza fine con una gestione folle, incapace di realizzare un piano industriale. Appena al governo, abbiamo imposto una nuova governance che ha rilanciato la produzione anche con nuove commesse ma ora è necessario individuare la migliore soluzione sostenibile nel tempo».

Vertenze a parte, lei ha spesso sottolineato il ruolo strategico del Sud in chiave euromediterranea, e non solo per l'impatto determinante delle forniture energetiche provenienti dai Paesi africani. È questo il nuovo paradigma del Mezzogiorno?

«Sì, certamente, anche perché stanno cambiando gli assetti globali. Se negli ultimi trent'anni l'Europa è cresciuta nel continente verso e con l'Oriente, nei prossimi anni dovrà crescere necessariamente verso Sud, con il Mediterraneo. È a questo che guarda il Piano Mattei del Governo Meloni. I cambiamenti geopolitici fanno della nostra Penisola e del Mezzogiorno l'area centrale dello sviluppo. Vale per la siderurgia, con il sito strategico di Taranto, il porto dell'Europa

Mediterranea con le maggiori potenzialità. Vale per l'energia, con i gasdotti e le interconnessioni elettriche che trasporteranno in Europa energia verde prodotta in Egitto o in Libia. Vale per la produzione delle auto, così come per i due comparti della tecnologia green e digitale su cui stiamo investendo la maggior parte delle risorse pubbliche. Infine, vale per la logistica con la nuova centralità del porto di Termini Imerese e alla valorizzazione dell'interporto che consentirà di combinare diverse modalità di trasporto, dalla strada alla ferrovia, al mare».

La più grande fabbrica di pannelli fotovoltaici in Sicilia ma anche un polo per la produzione di microchip: l'industria manifatturiera al Sud resta strategica?

«Il Sud nei prossimi anni sarà centrale nella strada per l'innovazione del Paese. In Sicilia, nell'Etna Valley, si sta sviluppando il più grande polo di tecnologia digitale e green del Mediterraneo. Lo stabilimento 3 Sun di Enel - anche grazie al piano transizione 5.0 - diventerà il più grande sito di produzione di pannelli fotovoltaici d'Europa, accanto agli stabilimenti di STMicroelectronics. Lo ha riconosciuto la stessa Commissione Ue con l'approvazione del progetto della Linea Pilota sui materiali ad alta resistenza per i chip del futuro che sarà realizzata proprio a Catania con la guida del CNR. Un riconoscimento che arriva dopo l'annuncio dell'investimento dell'azienda di Singapore, Silicon Box, che investirà 3,2 miliardi nel nostro Paese».

A proposito di auto: il Mezzogiorno è il nuovo polo dell'automotive, da Pomigliano a Melfi, da Cassino a Chieti. Ma a che punto è il confronto con Stellantis sul futuro del Gruppo in Italia? E l'arrivo di un nuovo produttore dall'estero?

«Stellantis ha annunciato al tavolo con il Mimit il quinto modello su Melfi e a breve convocheremo le riunioni sugli impianti di Pomigliano d'Arco, Cassino, Modena e Termoli. L'obiettivo, confermato più volte dalla stessa azienda, è quello di un milione di veicoli in Italia e una intesa sostenibile con la filiera produttiva. Non sarà facile ma noi non molliamo. In ogni caso, lavoriamo per creare le condizioni per insediare un nuovo produttore, al fine di ridurre il divario tra auto prodotte e immatricolate nel nostro Paese e sostenere l'indotto dell'automotive, orgoglio del Made in Italy. Ed è probabile che ciò avverrà proprio al Sud».

© RIPRODUZIONE RISERVATA