

Nel Mezzogiorno la filiera vale 13 miliardi di euro

Oltre l'80 per cento degli autoveicoli è prodotto nelle regioni meridionali Svimez: la sfida europea inciderà soprattutto sul futuro industriale del Sud

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Sulla filiera dell'Automotive si giocherà non solo «la sfida europea nel cambiamento strutturale del sistema produttivo» ma soprattutto «il futuro industriale del Mezzogiorno». È sostenuta da numeri importanti la tesi che la Svimez rilancia ieri dopo averne tratteggiato i contenuti essenziali in occasione della presentazione del Rapporto 2024. Uno, in particolare, giustifica da solo questa affermazione: «Nel Sud la filiera estesa dell'Automotive vale quasi 13 miliardi in termini di valore aggiunto, di cui più di quattro quinti in Campania (29 per cento), Puglia (20 per cento), Sicilia (22 per cento) e Abruzzo (13 per cento). Gli occupati riconducibili alla filiera sono circa 300mila, più della metà in Campania (30 per cento) e Puglia (21 per cento), seguite da Sicilia (21 per cento) e Abruzzo (11 per cento)».

Non c'entra solo la presenza nel Mezzogiorno della quasi totalità della produzione di autoveicoli (l'82% del totale, nel 2023, tra i siti di Pomigliano, Melfi e Atesa, in Abruzzo), frutto di quella che i ricercatori Svimez definiscono giustamente la «meridionalizzazione delle produzioni dell'allora Fiat», oggi Stellantis, ovvero la concentrazione di grandi impianti di produzione finale nelle regioni meridionali. In realtà, conta anche, o forse soprattutto, la qualità tecnologica degli impianti, come raccontato dal Mattino nei giorni scorsi, trasformati da massicci investimenti in realtà di assoluto livello internazionale e arricchiti da un livello di competenza tecnico-ingegneristica dei dipendenti che spesso viene trascurato ma che in realtà incide in modo decisivo sulle performances dei singoli siti. Non sarebbe stato possibile, altrimenti, diventare negli anni il maggiore punto di riferimento dell'occupazione complessiva dei territori: in Molise, quando l'impianto di Termoli era pienamente attivo, e in Basilicata con Melfi gli addetti rappresentavano rispettivamente l'82% e l'79% del totale occupati delle due regioni, percentuali che in Campania e Abruzzo, «ma anche in Puglia e Basilicata possono contare anche sulla presenza di un significativo indotto della componentistica».

È vero che quest'ultima rete «è comparativamente meno sviluppata rispetto alle regioni del Centro-Nord sottolinea Svimez -, componendosi principalmente di piccole e medie imprese subfornitrici dei grandi player nazionali e internazionali o di imprese multinazionali estere». Ma intanto parliamo di un settore che occupa più di 20mila addetti diretti, ma la vivacità del settore è talmente elevata che le performance di aziende come Adler Pelzer Group, Sapa, Proma Group, tanto per citarne solo alcune, è tale da rafforzare l'impatto del "valore Sud" della filiera sullo scenario nazionale e mondiale.

LE INCOGNITE

È per tutti questi motivi che le incognite sul futuro dell'automotive in Italia e in Europa non possono non avere un impatto particolarmente immediato e preoccupante sul Mezzogiorno. Impatto che la crisi dell'industria manifatturiera nel suo complesso finisce inevitabilmente per acuire considerato che, come osserva Svimez, non ha alcun senso ipotizzare un futuro del Mezzogiorno senza industria (concetto, quest'ultimo, che presumibilmente sarà al centro anche dell'annuale approfondimento della Fondazione La Malfa e dell'Abi nell'incontro di martedì prossimo all'Unione industriali di Napoli). Il focus di Svimez sull'automotive ricorda opportunamente che il rilancio dell'industria automobilistica in Italia e la difesa dell'occupazione e dell'indotto richiedono un cambio di paradigma che passa da un piano industriale europeo, finalizzato al rafforzamento della filiera elettrica e alla riduzione del gap tecnologico accumulato rispetto ai concorrenti, mettendo al centro gli stabilimenti del Mezzogiorno. «Se questo processo sarà lasciato a se stesso le ripercussioni sull'economia e sul sistema produttivo italiano saranno rilevanti specialmente nel caso del Mezzogiorno la cui filiera è ancora legata a doppio filo con gli stabilimenti Stellantis», dice l'Associazione, che lancia anche una serie di riflessioni e di proposte, alcune delle quali peraltro già al centro del dibattito di questi giorni. «Nel breve periodo la rilocalizzazione dei modelli strategici - a partire da quelli di largo consumo come la Panda giocherà un ruolo cruciale nella difesa meridionale».

NUOVI ATTORI

Il riferimento è alla produzione della Panda full electric (la cosiddetta "Pandona" per via delle dimensioni mutate rispetto al modello storico) che la Stellantis targata Tavares ha assegnato alla Serbia (scelta, peraltro, che alla luce della lentezza con cui evolve il mercato dell'auto elettrica in Italia potrebbe persino essere considerata una mezza fortuna, almeno per il momento). «Se però allarghiamo l'orizzonte temporale chiude il ragionamento Svimez il potere negoziale dello Stato può aumentare solo grazie all'ingresso di nuovi attori sul territorio nazionale. L'ingresso di costruttori esteri e la produzione non il mero assemblaggio di veicoli elettrici possono rappresentare una opportunità di sviluppo per il Mezzogiorno e non solo un'operazione di carattere difensivo, anche al fine di recuperare terreno suol versante dell'innovazione e delle catene di fornitura delle batterie". Temi, questi ultimi, che sono già da tempo all'attenzione del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e che, specie dopo l'uscita di scena di Tavares, acquistano un rilievo ancora maggiore non solo per l'azienda più grande del Paese ma anche in termini di politica industriale. Ovvero, di investimenti, occupazione e prospettive produttive che al momento sono ancora in cerca di certezze e coerenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA