

Pomigliano, Melfi, Cassino rebus produzioni e indotto

L'uscita di scena del manager portoghese e gli effetti della crisi dell'auto tedesca impattano sugli impianti meridionali di Stellantis che sono il 54% del gruppo in Italia

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

L'addio di Tavares nel bel mezzo della bufera che sta investendo l'automotive in Germania, facendo lievitare ulteriormente l'allarme in Italia dove si produce il 30% dei componenti delle auto tedesche e molto di più di quelle Stellantis. Allarme che già tempo suona forte nel Mezzogiorno dove si concentra quasi il 54% del totale della produzione nazionale di autoveicoli, ancorché in forte calo rispetto allo scorso anno, con circa 300mila addetti riconducibili all'intera filiera. Cresce il senso di incertezza e di preoccupazione per le inevitabili conseguenze della pesante crisi in Germania, nostro principale partner commerciale (nel 2023 è stato registrato il secondo valore di interscambio maggiore di sempre tra i due Paesi). Ma l'uscita di scena del Ceo portoghese potrebbe, come si augurano i sindacati, favorire un cambio di passo sulle prospettive soprattutto occupazionali di Stellantis che per ora sta fronteggiando l'emergenza con un sempre più costante ricorso a fermate produttive e alla Cassa integrazione in quasi tutti i siti italiani.

Certo, le notizie arrivate anche in queste ultime ore dalla Germania, dove è stata dichiarata fallita una delle più storiche aziende della componentistica, hanno creato ulteriore fibrillazioni in questo specifico settore, già scosso dalle previsioni pubblicate all'inizio di novembre dall'Osservatorio di "categoria", secondo il quale per un'impresa della componentistica su tre in Italia è prevista una contrazione dell'occupazione. «La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario» ha detto di recente Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti di Anfia, la filiera dell'automotive italiana. «Nel primo semestre 2024 ha puntualizzato - sono stati annunciati tagli per ulteriori 32mila posti di lavoro, superando i 29mila del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia». E al Sud soprattutto, dove la filiera estesa vale 13 miliardi di euro di valore aggiunto (il 30% nella sola Campania) e i cali di produzione, tra il 2019 e il 2024, hanno toccato punte del -73% come nel caso di Melfi.

I DUBBI

Come se ne esce? E le dimissioni di Tavares come cambieranno i programmi di Stellantis? Finora, il Gruppo franco-italiano ha sempre ribadito che i piani per i siti italiani a breve e medio termine non cambieranno. A Melfi, ad esempio, sono stati confermati i 5 nuovi modelli full electric previsti tra il 2025 e il 2026 mentre a Pomigliano potrebbe approdare la piattaforma smart qualora il Gruppo decidesse di assegnarla anche all'Italia. Sul piano più generale, la sensazione degli addetti ai lavori è che la partita dell'auto deve coinvolgere sempre più in maniera diretta e soprattutto immediata l'Europa. Al di là dello scenario geopolitico provocato dall'invasione russa dell'Ucraina, è diventato questo il problema numero uno per la Commissione guidata da Ursula Von der Leyen, dal momento che la crisi non sta facendo sconti a nessuno dei Paesi più economicamente forti dell'Ue (anche i francesi stanno tagliando, come Valeo che intende rinunciare anche ad un centro di ricerca). L'Italia e la Repubblica ceca premono per anticipare l'attivazione della clausola di revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri, attualmente prevista per il 2026, al primo semestre del 2025. L'obiettivo è di permettere alle imprese di adeguarsi più efficacemente alle nuove norme europee per evitare sanzioni salate (nell'ordine dei 15-17 miliardi di euro già nel 2025, secondo le stime del Ceo di Renault, De Meo) e rilanciare la produzione industriale. Il documento è stato sottoposto pochi giorni fa alla valutazione degli altri partner europei, irrobustito dall'appoggio di Confindustria, Bdi e Medef, le associazioni imprenditoriali italiana, tedesca e francese, e avrebbe incontrato nuovi consensi. Ma

l'aggravarsi dello scenario, a partire da quanto sta accadendo in Germania, sembra profilare nell'immediato futuro soprattutto un massiccio ricorso alla Cassa integrazione per il settore al quale, certo, non ha fatto bene il taglio degli incentivi previsto dalla manovra di Bilancio 2025. Taglio al quale il ministro Urso ha cercato di rimediare con il recupero di almeno una parte di quelle risorse.

Più che vuol dire chiedere all'Europa di garantire una copertura straordinaria dei costi aggiuntivi che graverebbero sui bilanci dei singoli Stati, mettendo forse a rischio la tenuta dei conti pubblici, come nel caso dell'Italia. Bond o altre misure, insomma, che permetterebbero al sistema di gestire questa difficile fase e di capire come procedere verso la transizione elettrica che rimane il traguardo finale e su cui tutte le aziende hanno già investito miliardi. Ma che bisogna far presto, anche per rispondere in modo compatto e coerente alle lusinghe dei produttori cinesi, pronti a invadere il Vecchio continente con le loro motorizzazioni elettriche, lo conferma un recente studio di Clepa, l'Associazione europea della componentistica automotiva. Dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, arrivando a 56.000 unità, malgrado le proiezioni del 2021 prevedessero 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025.

Intanto, i fornitori europei di auto si stanno muovendo per trovare una soluzione. Non solo ridimensionamento della forza lavoro ma anche accelerazione degli interventi di riorganizzazione delle attività, imposti dalla transizione del mercato verso l'elettrico. Un'operazione che costerebbe almeno 4 miliardi ma si muoverebbe comunque in direzione dell'elettrico, anche se la data del 2035 per l'addio ai motori benzina e diesel potrebbe subire uno slittamento. Il cambio al vertice di Stellantis può determinare anche da questo punto di vista un'accelerazione su scelte e investimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA