

## Auto, Sud più esposto alla crisi: da Stellantis il 2,7% del Pil dell'area

I dazi statunitensi sull'auto sono solo l'ultima pesante incognita in ordine di tempo per la tenuta di un settore in discesa verticale, che a gennaio con una produzione nazionale di 10.800 vetture ha perso oltre il 63% su base annua. E pur considerando che le prime valutazioni arrivate da Stellantis ridimensionano l'impatto sull'Italia, rispetto ad esempio agli effetti su Canada e Messico, la partita andrà monitorata con attenzione viste le condizioni generali del mercato. Un contributo lo fornisce Svimez, l'associazione per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno, in uno studio sul contributo di Stellantis all'economia meridionale, realizzato considerando anche alcuni dati ed elementi forniti dal presidente del gruppo, John Elkann, nell'audizione tenuta davanti alle commissioni attività produttive di Camera e Senato il 19 marzo. Secondo il report, la produzione complessivamente attivata da Stellantis a livello nazionale ammonta a 46,9 miliardi di euro. Oltre alla produzione direttamente riconducibile all'attività produttiva del gruppo (22,3 miliardi) viene calcolato un impatto indiretto – la produzione dei beni intermedi attivata dal gruppo – che ammonta a 19,8 miliardi e un impatto indotto – legato all'aumento di reddito e spesa nell'economia – di circa 4,8 miliardi. La parte preponderante dell'impatto economico di Stellantis è nel Mezzogiorno, dove la produzione complessivamente attivata risulta pari a 36,3 miliardi, che si distribuiscono tra effetto diretto (48%), indiretto (42%) e indotto (10%). In termini di contributo al Pil, Stellantis attiva un giro d'affari di 15,8 miliardi a livello nazionale, di cui 12,3 nel Mezzogiorno. Il peso relativo riconducibile alla filiera industriale Stellantis arriva quindi al 2,7% del Pil totale del Mezzogiorno, a fronte di un valore dello 0,8% a livello nazionale. Lo studio valuta poi il peso del gruppo sull'economia di mercato (aggregato per il quale è considerato il valore aggiunto di imprese extra-agricole al netto delle attività di intermediazione finanziaria) e il valore sale in questo caso al 6,4% nel Mezzogiorno e all'1,4% a livello nazionale. L'incidenza maggiore al Sud si spiega con un'ampia prevalenza dei volumi prodotti nelle regioni meridionali. Nel Mezzogiorno, dove si produce l'82,2% degli autoveicoli totali, si concentra circa il 77,4% dei ricavi complessivi delle vendite, pari a oltre 17 miliardi di euro. La rilevanza del settore si riflette nel numero di addetti impiegati nella fabbricazione di autoveicoli, che nel 2022 superavano 22mila unità pari al 52% del totale del comparto, quota più alta della media nazionale (38%). A fronte di questi numeri, la Svimez ha formulato anche alcune proposte di politica industriale per governare gli effetti della transizione elettrica sull'automotive. Oltre a un appello al governo perché garantisca «la continuità delle produzioni negli impianti del Mezzogiorno», l'associazione diretta da Luca Bianchi propone, all'interno della strategia industriale europea, l'utilizzo aggiuntivo dei fondi della coesione per la riconversione verso l'elettrico di tutta la filiera, mantenendo il vincolo di destinazione territoriale nelle aree sottoutilizzate. Poi c'è il delicato tema della concorrenza cinese. Qui Svimez sollecita il governo a rivitalizzare un dossier che sembra accantonato, cioè la definizione di accordi per l'insediamento diretto nel Mezzogiorno di costruttori cinesi, come già in Polonia, Ungheria e Spagna, per la produzione di veicoli elettrici. Quanto ai sussidi pubblici concessi ai costruttori

esteri, secondo l'associazione la Ue dovrebbe introdurre criteri di condizionalità vincolandoli a garanzie sul trasferimento tecnologico della proprietà intellettuale. C.Fo.

ROMA

© RIPRODUZIONE RISERVATA