AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

AUTOMOTIVE: ORLANDO, “ZES UNICA ED EXPORT, LE INCOGNITE SUL FUTURO DELLA SEVEL”

21 Marzo 2024



L’AQUILA – Le incognite sul futuro del polo dell’automotive abruzzese, nell’ambito delle politiche industriali globali di Stellantis, e con l’estensione della zona economica speciale a tutto il meridione, che potrebbe favorire la concorrenza delle “regioni meno sviluppate”, rispetto all’Abruzzo, “regione in transizione”. Un tema che riguarda in particolare lo stabilimento Sevel che sorge tra i comuni di Paglieta e Atessa che dà lavoro a oltre 6mila persone, e produce veicoli commerciali leggeri dei marchi del gruppo Stellantis (FIAT, Citroën e Peugeot).

Questo il tema dell’intervento di Angelo Orlando, ex parlamentare e consigliere regionale.

La Sevel e il suo destino nella politica industriale italiana.

Le rilevazioni dell’Istat, dati definitivi 2023, dell’export abruzzese dei prodotti delle attività manifatturiere segnano un risultato complessivo di 9.921.058.704 € con un incremento rispetto al 2022 di 1.169.605.542 €.

Rispetto al 2022 gli incrementi maggiori si registrano per “articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici” (+402.112.054 euro) e “mezzi di trasporto” (+678.918.496 euro).

Incrementi, anche se meno rilevanti, si registrano per “prodotti alimentari, bevande e tabacco”, (55.802.350 euro), “prodotti tessili” (+82.479.834 euro), mentre il lato negativo riguarda i “metalli di base prodotti in metallo, esclusi macchina impianti”,(- 69.154.674 euro)

Ora, queste rilevazioni indurrebbero a considerare l’economia abruzzese sostanzialmente in buona salute e in ripresa,

generalmente, dopo la crisi pandemica.

Tuttavia, per quanto riguarda i mezzi di trasporto, la Sevel in particolare, è necessario considerare un altro elemento abbastanza problematico, la nascita di Stellantis, con l'avvento di Carlos Tavares e con un Ministro italico delle Imprese e del Made in Italy piuttosto alterno nei confronti del suo interlocutore, un interlocutore incline a considerare la logica del risultato più determinante del rapporto con la politica, ancor più in assenza di politica industriale.

Per questo motivo, per quanto riguarda il più importante produttore di furgoni in Europa, è necessario considerare il 2019s, cioè l'anno che precede sia la fusione tra FCA e PSA-PEUGEOT Citroën con la nascita di Stellantis, sia la crisi pandemica.

Ecco i dati:

2019: 4.570.866.013 euro

2022: 3.152.828.559 euro

2023: 3.831-747.055 euro

differenza 2023-2019: – 739.118.958 euro

Nel frattempo Sevel è diventata prima FCA Italy, poi Stellantis Europe, senza che questo abbia spinto la politica ad indagare motivazioni ed effetti di queste scelte.

Il dato più rilevante, comunque, proprio mentre si discute in Parlamento di autonomia differenziata e di trasferimento di materie e competenze alle regioni a statuto ordinario, è il fatto che con l'approvazione del decreto-legge "Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione e per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese", dal 1 gennaio 2024 c'è la Zes Unica Sud e dal 1 marzo 2024 è operativo lo Sportello unico per la gestione delle domande all'investimento nelle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

Ora, giova ricordare che, in base all'indice di competitività regionale elaborato ogni tre anni dall'Unione Europea, l'Abruzzo è considerato "regioni in transizione", mentre tutte le altre regioni meridionali sono iscritte nell'albo delle "regioni meno sviluppate".

Sembrerebbe, perciò, sulla base di questi dati, che per il Governo italiano l'Abruzzo possa essere considerato "regione in transizione verso l'area meno sviluppata".

Considerate dunque questi elementi: il comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, CIPESS, nella seduta del 3 agosto 2023, ha così ripartito le risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione – FSC- per il periodo di programmazione 2021-2027:

importo netto totale per il Mezzogiorno: 23.939.369.620,06 euro

totale netto delle risorse per l'Abruzzo: 1.159.879.215,28 euro.

Se poi si guarda l'indice di attrattività delle aree in base alla dotazione infrastrutturale, l'Abruzzo ha una dotazione infrastrutturale pari a 68.1, superiore soltanto a quella di Molise e Basilicata, decisamente inferiore alla Calabria con 73.8, alla Sicilia con 85.8, alla Puglia con 85.1, alla Campania con 104.1, questo secondo i rilievi dell'indice di competitività regionale 2022.

Aggiungete a questo il fatto che Sicilia e Sardegna hanno una premialità aggiuntiva per la condizione di insularità, in ossequio all'articolo 119 Costituzione.

Alla luce di questi fatti: quale area sceglierebbe, stando così le cose, un ipotetico grande investitore? Ancora, mentre per il Molise e la Basilicata, in particolare per la gigafactory di Termoli e per i processi di riconversione dello stabilimento di Melfi, esistono, quantomeno, progetti di finanziamento e di indirizzo, nulla è dato sapere per l'Abruzzo.

Guardando, poi, all'esperienza delle Zes regionali, la Campania aveva autorizzato un miliardo di euro di investimenti, la Calabria 40 milioni di euro, così come la Zes ionica che comprendeva i territori della Basilicata della Puglia mentre la Zes Sardegna si attestava intorno ai 340 milioni di euro di possibili investimenti.

Per chiarire, gli investimenti in Campania sono serviti a salvaguardare l'occupazione e ad evitare i drammi della chiusura di fabbriche come gli stabilimenti Whirlpool.

È possibile quantificare l’entità degli investimenti e gli effetti degli stessi in Abruzzo?

Ancora, considerando che l’export Sevel rappresenta(va) quota importante – tra 16 e 18 % del Pil regionale- la scelta del Governo italiano tutela o danneggia l’automotive abruzzese, soprattutto in rapporto alle scelte del governo polacco che ha specializzato le 14 zone economiche speciali presenti in Polonia e ha reso Gliwice, distretto specializzato in continua crescita, un possibile rischio, con la sua competitività al cui fascino Tavares è decisamente sensibile, per lo stabilimento della Val di Sangro e per il suo indotto?

L’Abruzzo, ad oggi, è “regioni in transizione”- e per questo con minori incentivi rispetto alle altre regioni meridionali- esattamente come le Marche.

Alle Marche, però, è consegnato il destino di attrazione nell’orbita delle zone logistiche speciali, con un notevole incremento delle opportunità di crescita grazie al rapporto con le aree più sviluppate nel centro Nord.

Ora, la trionfante politica regionale e nazionale è in grado di fugare le ombre sul destino del più importante complesso industriale della regione?

Ultima nota: laddove fosse approvato in via definitiva alla Camera dei Deputati il DDl Calderoli approvato il 24 gennaio 2024 in Senato, con l’entusiastica adesione , tra gli altri, dei senatori Sigismondi e Liris, le Regioni che hanno avviato intese con il Governo, in primis Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, avrebbero immediatamente via libera, senza aspettare la definizione dei Livelli Essenziali di Prestazioni- LEP-, per coordinamento della finanza pubblica, coordinamento del sistema tributario, commercio con l’estero, relazioni internazionali con l’Europa.

Quale destino avrebbe l’Abruzzo, considerando Tavares e i flussi dell’export verso l’estero?

Guardate i dati delle rilevazioni Istat 2023:

Lombardia: 158.494.878.226 euro

Veneto: 79.386.294.174 euro

Emilia-Romagna: 82.872.165.163 euro

Toscana: 55.353.532.788 euro

Di grazia, ma i parlamentari abruzzesi, anche quelli di -presunta- opposizione, conoscono la realtà effettuale e le conseguenze delle loro scelte?

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli