

AUTOMOTIVE ABRUZZO: ORLANDO, “COME IL MANZONIANO VASO DI COCCIO TRA QUELLI DI FERRO”

5 Agosto 2023



Riceviamo e pubblichiamo dall'ex parlamentare e consigliere regionale Angelo Orlando.

CHIETI - All'inizio di luglio, mentre il Governo Italiano non batteva ciglio sulla decisione, annunciata in pompa magna da John Elkann, a Torino, di Stellantis di produrre la nuova 600 e la Topolino in Polonia e in Marocco e mentre il Governo francese affilava le armi per tutelare il suo settore automobilistico, Carlo Tavares il “dominus” del colosso, ribadiva il suo punto di vista: “Stiamo dialogando con i governi d'Italia e Francia, che sono ben intenzionati, ci appoggiano, ma Stellantis produce dove è competitiva”.

Poi, nella piccata risposta al Ministro dell'Industria francese, Bruno Le Maire, che chiedeva di riportare in Francia la produzione della Peugeot 208 elettrica assemblata a Saragozza, aggiungeva che la produzione automobilistica in Francia aveva costi del 40% maggiori dei siti esteri e che non era possibile penalizzare la classe media con i costi proibitivi delle vetture.

Al contrario, la cronaca dell'incontro del 10 luglio tra il Ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso e del capo di Stellantis racconta di una riunione “cordiale e costruttiva”, nella comune convinzione della necessità di invertire il trend produttivo negativo degli ultimi anni in Italia.

Lo stesso “Tavares definisce “produttivo” l'incontro. E ipotizza un modello in più per l'Italia, a Melfi, se ci saranno le condizioni” (La Stampa, 10 luglio 2023).

Dopo il rasserenante (!) incontro con la fissazione delle linee di un patto di transizione da firmare entro la fine di luglio, nei giorni successivi, il Ministro, autentico stakanovista, incontra in ultrarapida successione i sindacati e i Presidenti delle regioni interessate alla tutela dell'automotive.

Il 26 luglio le agenzie battono questa nota del presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio: “Abbiamo sollecitato e ottenuto dal ministro Urso l'adeguata attenzione per l'Abruzzo. Pertanto, se verranno introdotte politiche di incentivazione e sostegno alla produzione, queste includeranno finalmente anche i furgoni e i veicoli leggeri prodotti negli stabilimenti di

Atessa. Lo stesso dicasi per gli investimenti nella tecnologia innovativa e la transizione all'elettrico, con l'obiettivo di proteggere e salvaguardare l'intera filiera produttiva del territorio".

Spontaneo sorge un dubbio: è possibile che l'intransigente Tavares abbia subito una metamorfosi benevola in pochi giorni e che il Governo italiano sia più convincente ed agguerrito di quello francese?

La realtà, purtroppo, sembrerebbe smentire questo ottimismo, anche perché l'Italia, e con essa l'Abruzzo, rischia di assomigliare molto al Don Abbondio di manzoniana memoria, vaso di coccio tra vasi di ferro (Francia e Polonia).

Ora, già da tempo Federmeccanica, Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm, con il loro Osservatorio Nazionale Automotive, avevano presentato uno "Studio comparativo delle politiche industriali nelle economie automotive di maggior prossimità all'Italia-Francia, Germania, Polonia, Spagna, Turchia-".

Osserviamo, adesso, il primo dei vasi di ferro, la Francia.

In Francia, prima è stato creato un "Contratto strategico della filiera automobile 2018-22", con il coinvolgimento di Stato, regioni e organizzazioni delle imprese.

Successivamente è stata istituita la PFA, la Piattaforma della filiera dell'automobile, con funzioni di coordinamento relativamente alle iniziative promosse a sostegno della filiera stessa.

Contemporaneamente è stato allestito un piano di "Misure di sostegno alla subfornitura dell'automotive", per arrivare, nel 2021, alla costituzione dei "Fondi di investimento per l'automobile"- FAA2-, struttura che ha come azionisti principali lo Stato, Bpi France (soggetto assimilabile all'italiana Cassa depositi e prestiti) e i gruppi Renault (100 milioni di euro) e PSA (oggi Stellantis con 100 milioni di euro), per arrivare ad un budget complessivo di 525 milioni di euro.

Passando alla Polonia, notiamo che, dopo aver costituito nel 1994 le 14 Zone Economiche Speciali - ZES- che coprono tutto il territorio nazionale, il governo polacco sta investendo significativamente nel campo dell'istruzione scientifica e della formazione tecnica.

Ha creato un centro nazionale di ricerche e sviluppo, una Scuola di Economia a Varsavia e altre strutture di supporto, fino alla firma di un accordo di licenza con la cinese Geely (proprietaria dei marchi Lotus e Volvo) per fornire la piattaforma di quella che dovrebbe essere la prima auto elettrica polacca (La Izero).

Analizziamo, ora, i fattori distintivi dei 2 vasi di ferro, confrontandoli con l'Italia.

Mentre in Italia è prevista una sola gigafactory, a Termoli, con robusto concorso finanziario del Governo italiano e con un livello occupazionale che scenderà, a regime, da 3500 addetti a 2000, in Francia, sono previste quattro gigafactories.

La prima è stata già inaugurata a Douvrin, progetto di ACC che riunisce Stellantis, Mercedes e Total, la seconda a Dunkerque, progetto della taiwanese ProLogium, progetto di produzione di batteria a stato solido che dovrebbe generare 3000 posti di lavoro diretti per un investimento complessivo di 5,2 miliardi di euro, una terza, sempre a Dunkerque, investimento congiunto della francese Orano e della cinese Xtc di 1,5 miliardi di euro con gli impianti realizzati entro il 2026, una quarta programmata a Douai, così da fare della regione Hauts de France la regione delle gigafactories.

Poi, tra le altre iniziative, nel 2018 è stata avviata la "Territori dell'industria", all'interno di una strategia dello Stato per la riconquista industriale e lo sviluppo territoriale.

Ancora, una nuova fase del programma 2023-2027 è stata annunciata sempre nel maggio 2023. Dopo il programma "France Relance", sempre nel maggio 2023, Emmanuel Macron ha presentato il "Buy France Act" per difendere l'industria contro Stati Uniti e Cina, con le linee guida del disegno di legge "Industria verde" che mira ad accelerare la reindustrializzazione della Francia.

Macron ha dichiarato in questo contesto di aver intrapreso una politica decisa attorno a quattro pilastri: il primo, una politica macroeconomica di competitività, il secondo una leva d'investimento per diversi miliardi nel settore tecnologico, il terzo come approccio europeo, denunciando la rinuncia dell'Europa ad una base industriale, scelta ritenuta insostenibile, il quarto pilastro, la strategia territoriale, un'alleanza con tutti i territori.

Dopo aver precisato di aver già investito 2 miliardi di euro ha concluso: " Per il quarto anno consecutivo siamo il paese più attrattivo in termini investimenti e il 75% di questi investimenti è andato in città di provincia di medie dimensioni".

Il Governo francese parla di miliardi di euro, di oltre 16.000 posti di lavoro da creare entro cinque 10 anni, della ferrea volontà di recuperare i 60.000 posti vacanti nell'industria.

Veniamo alla Polonia: nel novembre 2016, il Politecnico di Milano ha pubblicato lo studio "Analisi e strumenti per un territorio attrattivo". Dopo aver analizzato tutti gli elementi e tutti gli strumenti necessari per rendere un sito competitivo ed attrattivo, ad un certo punto analizzando il problema della definizione del "golden site contest", il sito con le maggiori potenzialità di attrazione, indovinate dove ha collocato quest'opposto dorato?

Proprio in Polonia, dove le istituzioni garantiscono il rispetto dei tempi dei processi autorizzativi che determinano il successo di un processo di localizzazione anche a parità di qualità fisica di un'area, mentre noi pensiamo ancora di essere i più bravi.

Analizziamo, ora, in particolare Gliwice, sito interessante nel rapporto con l'ex Sevel, con il Pil abruzzese e con la produzione ed esportazione di furgoni.

Se si stabilisce un confronto in base all'indice di competitività regionale 2022 e si raffrontano l'Abruzzo e la regione di riferimento di Gliwice notiamo che, a fronte del 77.2 di valutazione complessiva della nostra regione, la regione polacca ha una valutazione di 96.9, inferiore solo a quella della Lombardia, 103.2, e superiore all'Emilia-Romagna, 93.6, e al Veneto, 92.6.

Solo per due pilastri, Salute, 115.6 contro 78.0 e Complessità economico-finanziaria, 89.8 contro 38.9, abbiamo una valutazione superiore. In tutti gli altri casi l'Abruzzo soccombe, talora alla grande.

Ora, premesso che è piuttosto difficile accettare, nonostante rassicurazioni dei vertici aziendali e della politica, l'idea che lo stabilimento polacco sia solo complementare e non sostitutivo è pura ipotesi autoconsolatoria perché, nonostante una rappresentazione enfatica dei progressi del gruppo sul piano finanziario, sull'utile netto e sui flussi di cassa, il dato oggettivo è che oggi ad Atessa, nel primo semestre 2023, si sono prodotti 114.760 furgoni, dato positivo rispetto al primo semestre 2022, ma decisamente negativo rispetto al 2019 (se anche nel secondo semestre sarà confermato questo trend, l'Abruzzo vedrà il suo Pil decrescere di oltre 1 miliardo di euro).

Fissiamo, adesso, un ulteriore confronto che possa chiarire definitivamente la leggenda metropolitana della conoscenza della situazione reale da parte della politica nazionale e regionale e, soprattutto, la pressoché scontata differenza di destino dei due siti.

Le novità più recenti per Atessa sono rappresentate dai contratti di espansione (si conosce il significato del contratto di staff leasing per il terzo dei lavoratori assunti rispetto a quelli che escono? E' chiaro che il rapporto dei nuovi non è più con l'impresa ma con l'agenzia interinale?), dalla promessa che qui si realizzeranno i grandi furgoni in base ad un accordo di collaborazione con Toyota, dall'assunzione, stagionale, 260 giovani, preferibilmente figli degli operai ex Sevel.

Oggi, però, ce n'è un'altra, addirittura rivoluzionaria e, secondo i grandi interpreti e realizzatori, in grado di produrre una clamorosa inversione di tendenza!

Qualche giorno fa, il Ministro ha partorito l'accordo per l'innovazione del programma "Intelligent Reliability 4.0", che ha come obiettivo il miglioramento dell'affidabilità dei sistemi e dei componenti elettronici nel settore automotive tramite l'utilizzo di intelligenza artificiale, accordo da realizzare nelle regioni Abruzzo Emilia-Romagna e Veneto.

L'accordo prevede un "eccezionale" investimento complessivo di circa 8 milioni di euro, altro che Macron, insomma, e le regioni Abruzzo ed Emilia-Romagna parteciperanno, stravolgendo i loro bilanci, per un ammontare complessivo della bellezza di 143.000 euro...

Guardate un po' invece cosa succede a Stellantis Gliwice, costola di Stellantis Poland: il centro di sviluppo software, annunciato a febbraio, l'ottavo nel mondo e quarto in Europa - in Italia è a Torino - è già operativo.

Secondo la portavoce dello stabilimento sono stati già assunti circa 100 addetti e se ne cercano altri 200, tra programmatori e specialisti legati allo sviluppo di software a vari livelli di avanzamento. Ma questi non sono gli unici nuovi posti di lavoro creati qui. A inizio maggio l'azienda ha dichiarato che quest'anno assumerà, con l'avvio del terzo turno, 600 nuovi dipendenti e che a novembre 2023 avvierà la produzione di furgoni elettrici.

Dal 2024 lo stabilimento Stellantis Gliwice produrrà anche un furgone Toyota di grandi dimensioni in versione elettrica (Clubalfa, 22/05/2023).

Che fine faranno allora i grandi furgoni prodotti ad Atessa? Chiari i rapporti di forza e i destini ?

In assenza di chiarezza, concretezza e finalizzazione di fondi reali nella programmazione industriale, esternazioni e comunicati di Ministri e Presidente non rischiano di assumere, tristemente, i contorni di “Annunciazione! Annunciazione! “ di Massimo Troisi e Lello Arena?