

L'analisi

PER L'ECONOMIA MERIDIONALE È UNA BOCCATA DI OSSIGENO

di **Paolo Bricco**

In pochi hanno colto la drammaticità del passaggio dell'industria italiana, che deve misurarsi con la crescita violenta dei prezzi dell'energia, con la penuria dei semiconduttori (lo "shortage", come dicono quelli che parlano bene) e con il greenwashing delle élite europee, che imponendo regolamentazioni fondamentaliste sull'elettrico hanno dato alle loro coscienze una bella mano di vernice verde minando alle basi l'industria dell'auto continentale, fondata sulla tecnologia del diesel. In pochissimi hanno intuito che, in questo contesto, l'anello ancora più fragile di una maglia tecnoproduttiva nazionale già indebolita è il Sud. Per questa ragione, la conferma della trasformazione del piccolo e obsolecente impianto di Termoli, in Molise, nella terza giga-factory europea di Stellantis e la decisione di produrre a Pomigliano d'Arco, in Campania, la Tonale, il Suv compatto dell'Alfa Romeo, vanno inserite nel quadro generale del nostro Mezzogiorno. Questo mosaico, peraltro, ha un ulteriore tassello nella fabbrica di Melfi, destinataria di una delle quattro future piattaforme produttive (quella medium) concepite per i quattordici marchi di Stellantis, che sta cercando un equilibrio fra mercati globali e insediamenti nazionali, finanza di impresa ed effetti radicali e onerosi dell'elettrificazione. Sono due i piani per valutare le scelte di Stellantis: la strategia del gruppo automobilistico e gli effetti generali che queste decisioni particolari producono sul nostro Sud. Sul piano della strategia industriale di gruppo, non si può non notare come Stellantis stia diventando, in Italia, una realtà a trazione meridionale, lontana dalle

dinamiche e dalle logiche della componentistica nazionale che insiste fra l'Emilia-Romagna e il Veneto, la Lombardia e il Piemonte. Una componentistica italiana che, impegnata a rimediare ai suoi gravi ritardi sull'elettrico, avrebbe beneficiato di un vantaggio strutturale da una collocazione prossima e vicina della giga-factory di Stellantis. Sempre sul piano della strategia di impresa, nel nuovo albero chiamato Stellantis, la radice di Psà appare più solida, nodosa e profonda. Non tanto per la provenienza Psà dell'amministratore delegato Carlos Tavares. Queste cose, nel business, contano fino a un certo punto. Quanto per il peso specifico di un pacchetto di mischia parigino - la famiglia Peugeot, lo Stato francese - che si giustappone nell'azionariato a una Exor che, ormai da tempo, non ha più il suo quartier generale a Torino e ha sviluppato un profilo di holding di investimento con base societaria in Olanda. Sul piano, invece, della nostra geografia economica, appare chiaro come queste decisioni siano positive. Pensate all'effetto nefasto che avrebbero avuto la rinuncia al progetto di giga-factory in Molise e lo svuotamento di Pomigliano d'Arco su un Sud già provato dall'annuncio di un ridimensionamento dell'impianto di Bari della tedesca Bosch dove, anche in conseguenza della primazia crescente dell'elettrico, 700 dei 1.700 lavoratori non serviranno più nei prossimi cinque anni. Dunque, bene queste scelte aziendali per l'economia meridionale. E bene anche per l'economia nazionale. In troppi, infatti, continuano a sottovalutare il grado di integrazione del Sud con il resto del Paese. Stefano Prezioso, economista della **Svimez**, calcola che la domanda interna del Sud, data dalla somma di

consumi e investimenti, attivi tuttora circa il 14% del Pil del Centro-Nord. L'attivazione di consumi di beni strumentali e durevoli e di investimenti a origine meridionale è pari, in valore assoluto, alla metà dell'attivazione esercitata dalla domanda estera sul Pil del Centro-Nord. Per questa ragione, nonostante la tendenza dell'industria dell'auto a costruire impianti che possono risultare isole rispetto ai sistemi produttivi locali in cui queste fabbriche sorgono, quello che capita a Melfi e a Pomigliano d'Arco, a Termoli e a Bari ha riverberi anche a Modena e a Treviso, a Cuneo e a Gallarate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova giga-factory è lontana dalla filiera del Nord ma sostiene l'integrazione manifatturiera

