

# “Fabbriche vecchie conviene rifarle all’Est l’automotive se ne va”

## I numeri

### Un business in crisi

# 14 mila

#### Gli addetti

In Toscana nel settore della produzione dei mezzi di trasporto, 5 mila dei quali sono nel settore automotive caratterizzato da una forte presenza di componentistica

# -15%

#### Il valore della produzione

Di tanto è diminuito dal 2015 ad oggi, sia per l'intero settore dell'automotive che per il comparto della componentistica. Così secondo una ricerca Irpet di Simone Bertini

*Delocalizzazione: studio shock di UniPisa. “Servono subito aiuti di Stato”*

di Maurizio Bologni

L'industria dell'automotive toscana è vecchia, obsoleta. La transizione ecologica verso la mobilità sostenibile, con auto elettriche, ad idrogeno, ibride, mette fuori gioco gli stabilimenti della componentistica nella regione: sarebbe più conveniente ricostruire le linee produttive altrove che riconvertire quelli esistenti. La minaccia è di vedere polverizzati migliaia di posti di lavoro. L'allerta sale da Livorno, dove si concentra un fetta rilevante dell'industria automoti-

ve regionale, con la presenza di presidi delle multinazionali del settore, come Pierburg, Magna e Vitesco, e un vasto indotto per 2 mila dipendenti. Il grido d'allarme, posto da ricerche di Irpet e Movet, dalle relazioni di studiosi del settore, durante una giornata di lavoro organizzata dal Comune di Livorno, fa paura: alle multinazionali conviene andarsene perché qui ci sono stabilimenti e competenze che l'evoluzione tecnologica sta mettendo fuori gioco.

Che il settore sia investito da una rivoluzione lo mette a fuoco la relazione di Renzo Capitani dell'Università di Firenze. «Nel 2030 - dice il docente - i veicoli elettrici rappresenteranno un quarto di tutte le automobili e dei veicoli commerciali su strada e costituiranno il 50-60% delle vendite di nuove automobili. Così l'elettrificazione dei trasporti potrebbe assicurare nel prossimo decennio un valore aggiunto compreso tra i 3 e i 10 miliardi di dollari». Una sfida per le utility della regione - secondo il professore - che «devono prepararsi a rispondere alle nuove esigenze energetiche». Ma, ancor prima, una sfida per il tessuto economico dell'automotive, che può costituire un'opportunità o, all'opposto, un temibile boomerang.

La fotografia del settore, in Toscana, è nell'analisi di Simone Bertini, ricercatore Irpet. «Nella regione la produzione di mezzi di trasporto - vi si legge - conta su 14 mila addetti con una quota inferiore al 5% degli addetti della manifattura regionale e, al suo interno, il comparto automotive impiega 5 mila addetti, meno del 2% della manifattura regionale. Il valore della produzione 2020, sia per l'intero settore che per il comparto della componentistica - annota più oltre Bertini - si colloca a un livello di circa 15 punti percentuali inferiore rispetto al 2015. Anche gli ordinativi continuano a rallentare». Una situazione di crisi - rileva Irpet - che si ripercuote su altri settori, come la fabbricazione di prodotti di metallo, in gomma e materie plastiche che appartengono alla fornitu-

ra. Ma che - è la nota positiva della ricerca - potrebbe trovare punti di forza per una risalita nella «presenza in Regione di centri di ricerca di eccellenza, nel un buon livello di accessibilità logistica grazie ai porti di Livorno e Piombino e nella disponibilità di aree industriali».

Ma a gettare un'ombra scura sul settore è l'analisi qualitativa del settore, in relazione alla domanda di sostenibilità industriale posta dalla transizione ecologica, contenuta nella impietosa analisi di Riccardo Lanzara dell'Università di Pisa. «Per le multinazionali della componentistica automotive la Toscana ha rappresentato un sito interessante, come dimostra la presenza di imprese appartenenti a paesi europei ed extra europei come Germania, Canada e Giappone - scrive Lanzara -. Recentemente però le tensioni e le dinamiche che stanno caratterizzando il settore automotive nel suo complesso impongono un quesito: la convenienza localizzativa in Toscana ha per le multinazionali della componentistica ancora un senso o invece le necessità di una rapida trasformazione “green e digitale” del portafoglio prodotti, le spinge a spostare non solo i centri di ricerca, ma anche gli impianti, verso aree più competitive e più attrezzate dal punto di vista delle competenze e delle tecnologie necessarie?»

Le risposta al quesito non è incoraggiante. «La tendenza delle multinazionali ad investire nei Paesi low cost, favorendo al contempo l'insourcing delle attività strategiche o a più alto valore aggiunto, sembra oramai assodata - sostiene il profes-

sore - La situazione è molto rischiosa per la Toscana, perché molte sono le localizzazioni alternative per imprese che hanno stabilimenti in tutto il mondo. Se a queste considerazioni si aggiunge il fatto che i fabbisogni di competenze, di tecnologie e di capacità produttive necessarie per alimentare la transizione sono già disponibili in altri Paesi, ci si rende conto come l'attuale localizzazione in Toscana stia perdendo di competitività e di conseguenza di attrattività, soprattutto per quanto riguarda le attività di manufacturing. D'altronde è intuitivo ritenere che una multinazionale a fronte della scelta se riconvertire un impianto o rifarlo ex novo in un altro Paese, dove migliori sono le economie di localizzazione, privilegi la seconda. Se facciamo in particolare riferimento al caso della Toscana, le difficoltà da affrontare sono sostanzialmente di

due tipi: da un lato, la mancanza di due tipi di produzione, con lo smantellamento quasi totale di quelle vecchie, che richiede investimenti molto ingenti, rendendo le attuali localizzazioni assolutamente non competitive di fronte ad altre possibili siti produttivi a livello europeo; e la conseguente assoluta necessità di reskilling delle risorse, con lo sviluppo di nuove competenze e nuove capacità. Significativa - aggiunge il professore - la carenza di professionalità tecniche intermedie con laurea breve professionalizzante che invece non si manifesta in altri Paesi europei».

Impedire il collasso occupazionale e prevedere interventi di finanza pubblica per supportare gli elevati investimenti necessari alla transizione e alla formazione, questi sono gli obiettivi da perseguire subito, senza indugio. «Per quanto ci riguarda ci muoviamo su due fronti», dice Gian-

franco Simoncini, assessore al lavoro del Comune di Livorno e in precedenza assessore e consigliere economico nelle giunte regionali di Enrico Rossi. «Chiediamo al Governo di tutelare un settore strategico e alla Regione Toscana di sostenere la ricerca e lo sviluppo, oltre che le iniziative legate alla formazione - dice -. E Livorno va inserita tra le aree ex articolo 107 3c del Trattato Ue, nelle quali vengono superate le limitazioni agli aiuti di Stato per la grande impresa, considerando le caratteristiche del territorio costituito da Livorno ma anche da due piccoli comuni come Collesalveti e Fauglia, perché qui le aziende possano avere le stesse opportunità che hanno in Polonia e in altri Paesi dell'Est d'Europa. E che il settore possa godere degli stessi investimenti miliardari in piani straordinari di rilancio come in Germania e Francia».



▲ Gianfranco Simoncini