

# La Sevel detta all'Abruzzo le leggi delle strategie industriali

Stefano Cianciotta\*

I continui cambiamenti nell'automotive ci inducono ad una serie di considerazioni sul futuro industriale dell'Abruzzo, dove ha sede la Sevel, lo stabilimento più importante in Europa per la produzione di veicoli commerciali leggeri. Il positivo accordo di febbraio, con il quale proprio attraverso la Sevel Fca e Psa hanno scelto di prolungare fino al 2023 la loro collaborazione è stato elogiato anche dall'Ad di Fca Mike Manley nella conferenza sui traguardi del I trimestre 2019.

La conferma della centralità della Sevel negli equilibri europei è arrivata al Birmingham Commercial Vehicle Show di aprile, con la presentazione in anteprima da parte di Psa dei fur-

goni elettrici Peugeot Boxer Electric e Citroen Jumper Electric, che saranno realizzati nello stabilimento abruzzese e disponibili entro il 2021. Alcuni giorni fa, poi, Fca ha ceduto ad un gruppo giapponese il più grande produttore italiano di componenti, la Magneti Marelli, che in Abruzzo ha un importante stabilimento a Sulmona, dove sono occupati 600 dipendenti. La cessione, di cui si parlava da tempo, è stata determinata dalla necessità di impiegare maggiori risorse nella progettazione e nello sviluppo di nuovi modelli, soprattutto nel campo dei prodotti del futuro, come l'auto elettrica.

L'Abruzzo, quindi, resta al centro delle strategie industriali dei principali players del settore, e proprio per questa ragione è fondamentale affinare gli stru-

menti e le misure per sostenere non solo la crescita e l'occupazione, ma soprattutto per aumentare la competitività di un comparto assolutamente strategico per le ambizioni della regione.

La Sevel, che nel 2019 supererà il tetto dei 300mila furgoni prodotti con la conseguente assunzione di almeno 300 nuovi dipendenti, migliorerà la sua capacità massima produttiva grazie ad un surplus di commesse già annunciato da Manley, che ha anche avvertito però sulla necessità di aumentare i turni di lavoro. Alle performance straordinarie dei veicoli commerciali, ha fatto seguito una diminuzione continua della domanda di automobili, scesa nei primi mesi del 2019 di quasi il 5%, con un ridimensionamento di Fca nel mercato italiano. Il tutto mentre gli



Un operaio della Sevel

altri leader europei (Renault, PSA e Volkswagen) vi hanno accresciuto la propria presenza, che può ulteriormente rafforzarsi se la Commissione Europea non dovesse considerare aiuto di Stato la somma di 1,2 miliardi che i governi francese e tedesco hanno deciso di devolvere a un consorzio di grandi imprese dei due Paesi (tra le quali Total, Psa e Opel), e modificare pertanto gli equilibri della produzione europea.

Il 2023 è dietro l'angolo, e Fca insieme con Psa hanno dato un segnale chiaro al mercato, confermando il primato della Sevel. Questi quattro anni, però, devono essere impiegati per promuovere quegli investimenti necessari per rafforzare la vocazione industriale dell'Abruzzo, secondo una road map già tracciata dallo

stesso Sergio Marchionne nel suo celebre discorso alla Sevel il 9 luglio 2013, quando annunciò in Val di Sangro 700 milioni di euro di investimenti.

Rileggere oggi le priorità indicate allora da Marchionne (infrastrutture e viabilità, sviluppo dei porti commerciali, realizzazione e implementazione della banda larga nei distretti industriali, intermodalità) significa comprendere quale potrà essere il futuro della regione, che deve fare fronte alla forte deindustrializzazione in atto con la definizione delle strategie e l'avvio degli strumenti più idonei (in primis la Zona Economica Speciale) per attrarre nuovi investimenti e per consolidare quelli esistenti.

\* *Presidente Osservatorio Infrastrutture Confassociazioni*