

Martedì 05 Gennaio 2016

La filiera toscana cerca intese con i big

Silvia Pieraccini

firenze

Non c'è solo Torino, cui nel tempo si sono aggiunte Campania, Abruzzo, Puglia e Emilia-Romagna, tra le aree italiane specializzate nell'automotive e nei mezzi di trasporto. Anche la Toscana vanta una significativa presenza di imprese che producono mezzi a due e tre ruote (vedi la storica operatività della Piaggio) e a quattro ruote (in particolare camper e veicoli industriali), oltre che componenti e semilavorati.

A fornire un quadro aggiornato del settore automotive è ora uno studio del gruppo di ricerca IrCres-Cnr e Movet, che ha contato 122 aziende che hanno stabilimenti nella regione, con una produzione di circa tre miliardi di euro e più di 14mila occupati. Tra i nomi presenti ci sono Continental, Gkn, Knorr-Bremse, Magna Closures, Mitsuba, Pierburg, Yanmar, Atop, Slimec, Mpt Plastica, Polo Cento (mentre tra chi ha chiuso gli stabilimenti negli ultimi anni, abbandonando il territorio, spiccano la Eaton di Massa e la Trw di Livorno). Ma la presenza attuale, secondo lo studio, sarebbe ben superiore se si riuscisse a sviluppare una catena completa di fornitori, che potrebbero legarsi alle multinazionali dando vita a una vera e propria filiera industriale integrata sul territorio.

Il tallone d'Achille, oggi, sta dunque nella supply chain dell'automotive toscano che «non può ancora definirsi – sottolinea lo studio – una filiera di fornitura integrata come quelle presenti nel distretto di Torino, della Lombardia o della Basilicata». E questo sia dal punto di vista quantitativo, a causa di volumi di transazioni molto bassi, sia da quello qualitativo, per l'assenza di organizzazioni di co-design e di sviluppo prodotto congiunto. «La supply chain toscana ha necessità di strutturarsi, rafforzarsi e collegarsi maggiormente con i grandi player locali, e cioè con le grandi imprese multinazionali che producono per le catene di fornitura dei rispettivi gruppi industriali», sottolineano i ricercatori Marco Pierini, Giuseppe Pozzana e Enrico Rebaudo, coordinati da Giampaolo Vitali.

Obiettivo a portata di mano, secondo il gruppo di ricerca, per le caratteristiche strutturali del settore in Toscana, dove le grandi imprese (con più di 250 addetti) sono otto ma impiegano il 63% degli occupati e realizzano il 63% del fatturato.

«Mentre in altre regioni e in altri settori manifatturieri le politiche di sviluppo locale hanno la difficoltà di attrarre grandi imprese che riescano a sfruttare le piccole realtà imprenditoriali già presenti, nel caso dell'automotive toscano il disegno di policy è in parte facilitato dall'obiettivo contrario: attrarre i "piccoli" per servire i "grandi" già presenti». Il problema, semmai, è che il disegno ha bisogno di una regia pubblica: «Le probabilità di trasformare l'attuale supply chain in una filiera integrata sono sicuramente elevate e positive – sottolinea lo studio – dato l'embrione di struttura industriale già presente e radicato sul territorio, ma necessitano di un intervento pubblico per superare alcuni "fallimenti del mercato" che rendono difficile il salto qualitativo e quantitativo richiesto alle piccole imprese della supply chain attuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Martedì 05 Gennaio 2016