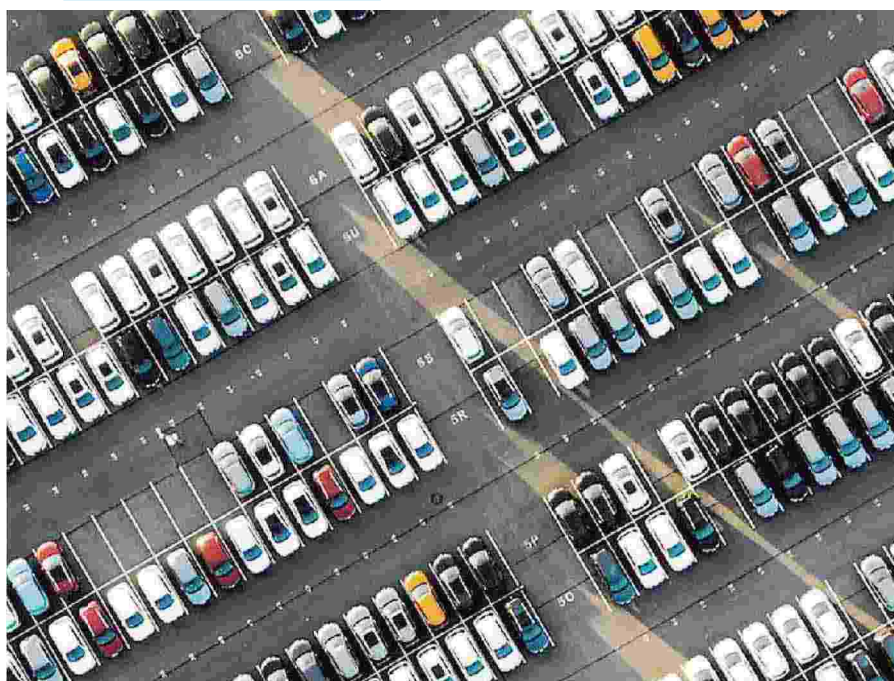


INDUSTRIA

Transizione e mancanza di chip Automotive, tempesta perfetta

Congiuntura proibitiva per la filiera, che nel Nordest impiega quasi 64 mila addetti
Visentin (Federmeccanica): far crescere i terzisti. Pavin (Sirmax): più sostenibilità



Un piazzale per il deposito di vetture nuove

Nicola Brillo / PADOVA

La transizione ecologica che viaggia a tappe forzate e la carenza di componenti elettroniche. L'industria dell'automotive sta affrontando uno dei periodi più complicati della sua storia. Oggi in Italia il settore genera un fatturato di 93 miliardi di euro, pari al 5,6% del Pil e nel solo comparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2mila imprese e 180mila lavoratori.

Secondo una ricerca realizzata per il mensile Nordest Economia dall'Ufficio Studi e ricerche di Intesa San Paolo, il Triestino nella produzione e distribuzione di auto impiega circa 63.900 addetti. In base alla ricerca risulta che il 18% dei fornitori nella catena di fornitura del settore proviene dal Nordest. «L'automotive è sotto pressione per effetto della transizione ecologica: è necessario che imprese, sindacati e istituzioni lavorino insieme

per gestire e guidare il cambiamento senza subirlo», spiega **Federico Visentin**, presidente **Federmeccanica** e numero uno della vicentina Mevis, tra i principali produttori di componenti metallici di alta qualità e precisione. «Ci sono moltissime imprese, anche di piccole dimensioni, nella filiera dell'auto a Nordest – aggiunge **Visentin** – sono tra i principali fornitori dell'industria tedesca e francese. Bisogna far diventare protagoniste le imprese di questi territori e non essere solo terzisti, bisogna farle crescere».

La Ue ha previsto entro il 2035 lo stop alla vendita di nuove auto che producono emissioni di carbonio, una decisione confermata anche dal Governo italiano. Questa misura, se non accompagnata da interventi, potrebbe portare in Italia ad una perdita di 63.000 posti di lavoro nel periodo 2025-2030. «La data del 2035 è una sorta di "impegno religioso" senza basi economiche e

scientifiche – dichiara **Michelangelo Agrusti**, presidente di Confindustria Alto Adriatico –. La transizione non è detto che sia inesorabilmente verso l'elettrico, si sta studiando anche l'utilizzo dell'idrogeno, dovremo far convivere le tecnologie in futuro. Non si può per arrivare a obiettivi irraggiungibili massacrare il mercato dei componenti, che vede il Nordest tra i protagonisti».

Intanto le aziende si stanno organizzando a produrre nuove soluzioni. «Con le case automobilistiche tedesche stiamo portando avanti nuovi progetti – ha commentato **Massimo Pavin**, che guida il colosso del polipropilene **Sirmax Group**, con sede a Cittadella –. Purtroppo le stime di produzione del settore sono al ribasso, con un riallineamento previsto solo nella seconda metà del 2022. Ora la sfida si sta spostando su prodotti sempre più riciclati e sostenibili, ma con le stesse performance di prima. Stiamo lavorando in una filie-

ra virtuosa, abbiamo una tracciabilità totale e questo è quello che chiedono le industrie dell'auto».

Altro fronte è quello della logistica e della carenza di materie prime. «A inizio anno si sono verificati problemi di logistica, non c'era possibilità di ritirare i container in molti porti per mancanza di personale», spiega **Benedetta Terraneo**, responsabile business della **Miko**, azienda con 120 dipendenti. La società di Gorizia produce un innovativo tessuto, che finisce nelle auto di fascia alta. «Il problema dei semiconduttori sta continuando, ora c'è una ripresa a singhiozzo, con le case automobilistiche che sono costrette a scegliere quali modelli produrre e quali tenere fermi – aggiunge –. Noi abbiamo comunque incrementato il giro d'affari con nuovi clienti».

Calearo Ciman

«Gli ordini arrivano di settimana in settimana
Il 2023 sarà più stabile»

I numeri della produzione mondiale non lasciano dubbi: 91 milioni di auto nel 2019, 72 nel 2020, 75 nel 2021, 83 quest'anno e sopra i 90 si arriverà nel 2023. «Il settore è stato colpito duramente durante la pandemia, diversamente dal 2008 le auto sono rimaste ferme e quindi ne ha risentito tutto l'indotto – spiega **Eugenio Calearo Ciman**, consigliere di amministrazione dell'omonima azienda vicentina di antenne –. Prima della pandemia l'organizzazione era quasi annuale, ora le case produttrici ci comunicano settimanalmente gli ordini. La situazione andrà progressivamente risolvendosi nel corso dell'anno, con un miglioramento da fine giugno. L'anno prossimo sarà più stabile».—

© FOTOGRAFIA RISERVATA