

L'INTERVISTA

Visentin (Federmeccanica): sempre più difficile produrre

Luca Orlando — a pag. 3

L'intervista. Federico Visentin. Il presidente di Federmeccanica auspica un intervento più incisivo da parte del Governo sul caro bollette - Lettera congiunta con i sindacati sulla crisi dell'automotive

«Agire prima che le aziende saltino, la nostra competitività è a rischio»

Luca Orlando

«Casi sono due: o si accetta una drastica riduzione dei margini oppure si presentano offerte a prezzi più alti, con il rischio di perdere commessa e cliente». Alternativa per nulla esaltante quella esposta da **Federico Visentin**, che sintetizza il dilemma di fondo di molte aziende, alle prese con un'impennata senza precedenti dei prezzi dell'energia. Corsa che per il presidente di **Federmeccanica** rappresenta in questa fase il freno principale alla crescita, più ancora delle strozzature alla supply chain.

«La preoccupazione tra gli associati è evidente - spiega -, anche perché quella che sembrava essere una fiammata temporanea si sta trasformando in qualcosa di diverso, con effetti che continuano a manifestarsi. Chi lavora con l'estero, e per fortuna è un caso frequente, sa bene che trasferire aumenti di prezzo alle multinazionali non è mai facile. Prendiamo il caso di un componentista che presenta un'offerta a prezzi più alti mentre il concorrente francese, che può contare sull'energia nucleare, non propone alcun aumento. Il rischio concreto è quello di uscire dal mercato e di questo passo, se non si interviene, qualche azienda salterà». Gli interventi finora adottati dal Governo sono ritenuti insufficienti, con la riduzione degli

oneri di sistema a rappresentare un primo ma non risolutivo passo. «L'Italia ha un'urgenza maggiore rispetto ad altri paesi - aggiunge **Visentin** - e credo che il Governo debba avere più coraggio, provando ad inventarsi qualcosa. La situazione è drammatica e occorre intervenire prima che questo si traduca in un freno alla crescita. Poi, una volta tamponata l'emergenza, sarà determinante un piano di medio termine per evitare il ripetersi di questo fenomeno, dobbiamo trovare il modo di non dipendere troppo da un solo fornitore estero, investendo e diversificando».

Se le fermate produttive per contrastare il caro-energia paiono al momento dei casi isolati, il rischio è che questi aumenti si riverberino lungo l'intera catena di fornitura, riaccendendo la corsa dei prezzi per via indiretta. «Se guardiamo alle materie prime - chiarisce l'imprenditore - vediamo in effetti qualche segnale di stabilizzazione. E anche se è difficile pensare ad un ritorno ai livelli pre-pandemici mi pare che il quadro sia meno teso. Ora però i fornitori devono gestire anche l'energia e spesso presentano listini in aumento proprio con questa motivazione: per i margini delle aziende la situazione è davvero difficile. Se tutte le tensioni si fossero già scaricate a valle, al consumatore finale, il balzo dell'inflazione avrebbe portato forse ad interventi più immediati e incisivi. Così, invece, contenendo lo

shock all'interno delle aziende si rendono meno visibili i problemi, che tuttavia come si vede ci sono».

Durata dello shock energetico e delle difficoltà nella supply chain sono dunque i nodi principali che possono frenare la ripresa, ostacoli a cui si aggiungono le grandi incertezze del settore auto, alle prese con una transizione tecnologica potenzialmente dirompente per più aree della componentistica. «Il rallentamento qui è stato evidente - aggiunge **Visentin** - ma a colpire è l'imprevedibilità della domanda. Questa è una fase in cui gli ordini dei costruttori sulla carta restano alti ma i ritiri finali sono spesso cancellati o drasticamente ridotti all'improvviso, magari anche con pochi giorni di preavviso. Cosa fare? Vorremmo un tavolo di confronto, una cabina di regia che definisca una strategia chiara. Per puntare ad esempio sull'ibrido piuttosto che sull'elettrico, scelta che aiuterebbe la nostra filiera di componentisti. E poi, nel medio termine, dobbiamo puntare ad attrarre qui i nuovi investimenti delle multinazionali e adottare misure per far crescere le nostre aziende. Precondizione per poter investire e attrarre i migliori talenti». Richieste esposte anche in una lettera che **Federmeccanica**, Fim, Fiom e Uilm hanno inviato ieri al premier Draghi, chiedendo un incontro urgente per valutare le possibili iniziative da attivare nel settore auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LETTERA DI FEDERMECCANICA

Federmeccanica, Fim Fiom e Uilm danno seguito al manifesto unitario sul grave rischio deindustrializzazione del settore automotive e chiedono per

questo al premier, Mario Draghi, un incontro urgente «per valutare assieme le condizioni e le possibili iniziative da attivare in merito ad alcune questioni cruciali». E' quanto si legge nella lettera

inviata al presidente del Consiglio in cui industria meccanica e sindacati sintetizzano la necessità di interventi mirati di un settore in crisi ma che vale in Italia un fatturato di 93 miliardi di euro

IMAGOECONOMICA



Industria nella morsa dell'energia.
Le richieste di Federico Visentin, presidente di Federmeccanica

IL BIVIO
L'alternativa è tra accettare un crollo dei margini o perdere ordini a vantaggio dei concorrenti di altri paesi

IL NODO DELL'AUTO
Chiediamo una cabina di regia che imponi una strategia di medio termine per tutelare la filiera italiana

