



**Il lancio.** La Grande Panda in concessionaria a ottobre-novembre

# Auto, Made e Invented in Italy sostiene le filiere nel mondo

## Lo studio

Questa una delle strategie da mettere in campo per contrastare l'avanzata cinese

La questione, tutta di carattere industriale, la mette sul tavolo il presidente di **Federmeccanica Federico Visentin** durante l'incontro organizzato ieri a Vicenza con Anfia e Alix Partners, dedicato all'automotive e all'indotto italiano: «Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull'offerta e sull'innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda, che devono rimanere soluzioni marginali». Spostare, dunque, l'asse dal mercato all'industria e accelerare quel processo di riconversione industriale necessario ad allineare la manifattura italiana - secondo indotto automotive in Europa, dopo la Germania e fianco della Francia - alla elettrificazione dei sistemi di trasporto, superando i confini dell'Europa. «Oggi l'Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori indu-

striali non più emergenti rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere» sottolinea Roberto Vavassori presidente di Anfia.

I numeri sono scritti in studio voluto da Anfia, affidato agli esperti di Alix Partners e realizzato insieme a sindacati, Regioni e la stessa Stellantis al Tavolo Sviluppo Automotive gestito dal Mimit. La filiera di componentisti conta 1.100 aziende, per 82 miliardi di euro, 52 dei quali legati all'Auto e 14 ai motori endotermici, valore destinato a dimezzarsi (7 miliardi) al 2030 e un impatto sull'occupazione, anche a causa delle crisi aziendali, compreso tra i 30 e i 50mila addetti in meno. «Il lavoro - riassume Marco Stella a capo dei componentisti di Anfia - identifica quattro aree di intervento, produzione locale, competitività produttiva (OEM e fornitori), attrazione di investimenti e tecnologia, riconversione e sviluppo occupazionale, oltre ad una ventina di



**Il passaggio all'elettrico può ridurre il fatturato dell'indotto di 7 miliardi mettendo a rischio fino a 50mila addetti**

misure per supportare l'evoluzione della filiera». Tra questi, lo scoring di impronta ecologica (ESG) collegato agli incentivi, sul modello francese, oppure bonus per ammodernare siti di produzione e rendere più accessibili le fonti di finanziamento per le Pmi.

Pesano sulla sfida del rilancio dell'automotive italiano diverse variabili: le scelte di Stellantis a favore di low cost countries - «mettono sul tavolo un confronto impari delle condizioni di fornitura rispetto alla supply chain europea e italiana» dice Stella -, le incertezze del mercato e il fattore Cina, descritto nello studio di **Federmeccanica** e Università di Genova. Negli ultimi 25 anni, a fronte di una crescita della produzione di circa 30 milioni di auto (+81%), il ruolo dei produttori europei e americani si è ridimensionato perdendo oltre il 60% dei volumi, a favore della Cina. Tre le strategie: puntare sulla collaborazione con i nuovi player e passare da "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy", a tutela di investimenti, margini e occupazione; spingere sulla crescita dimensionale delle Pmi italiane e difendere il principio della neutralità tecnologica.

— **F.Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA