



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 nello 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 50 mila 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

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230