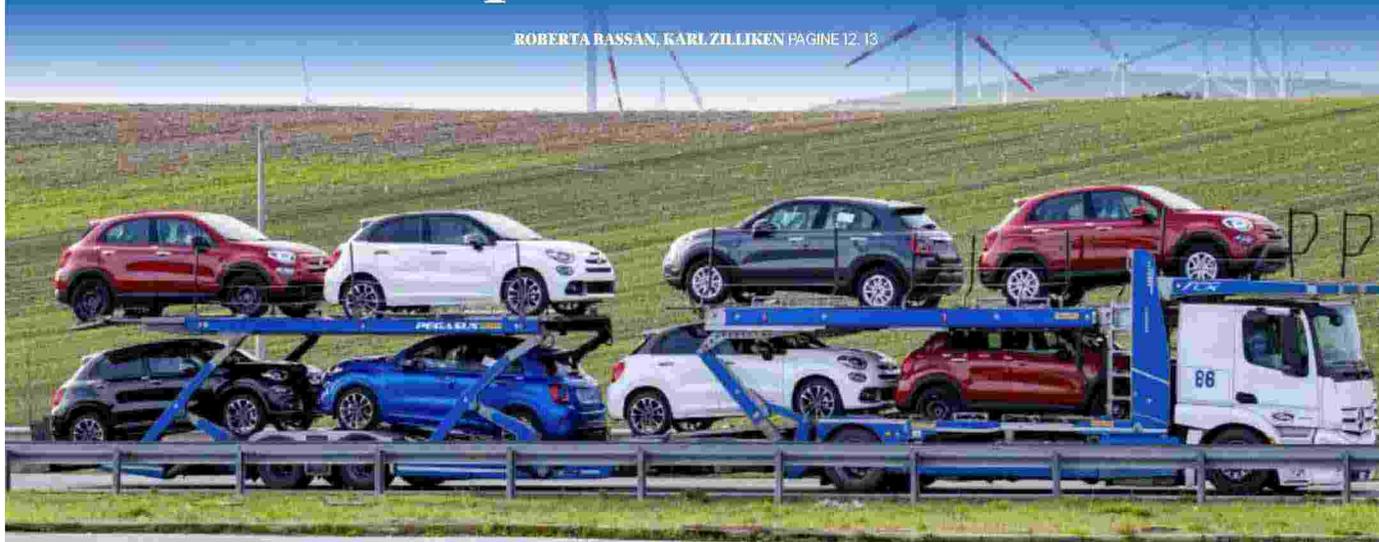


L'industria dei motori nel Vicentino

«La filiera va se la Cina investe qui» Intanto il parco auto invecchia

ROBERTA BASSAN, KARI ZILLIKEN PAGINE 12, 13



Il settore Una bisarca carica di auto Stellantis. Per rilanciare la filiera nel Vicentino gli operatori puntano su investimenti produttivi dalla Cina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230

«La filiera automotive ha futuro se la Cina produrrà qui»

- L'allarme al convegno **Federmeccanica-Anfia** al Cuoia Perdita di 7 miliardi e dai 30 ai 50 mila posti in meno dall'impatto della transizione elettrica sui componenti «Piano per la competitività a attirare grandi player»

ALTAVILLA VICENTINA «Se vogliamo attirare qualcuno di vincente in grado di dare futuro alla nostra filiera dell'automotive meglio guardare ai produttori cinesi che non a Stellantis». **Federmeccanica** e Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica, riuniti ieri al Cuoia di Altavilla Vicentina con il patrocinio di Confindustria Veneto, scaldano i motori. E non possono fare altrimenti davanti ai dati che vengono snocciolati al tavolo. Prima Anfia-Alix Partners: la transizione elettrica comporterebbe una riduzione di fatturato della componentistica per i motori a combustione di oltre il 50% pari a -7 miliardi e una perdita di posti di lavoro tra i 30 e i 50 mila. Poi **Federmeccanica**: il "sorpasso" della Cina quanto a produzione di auto è stato clamoroso e repentino. Se nel 1998 in Italia ne venivano prodotte 1,4 milioni e in Cina appena un terzo, dopo 25 anni l'Italia segna -61% e la Cina ne produce oltre 26 milioni. E dal 1998 la Francia ha segnato -59,9%, la Germania -23,2%, gli Usa -68%, il Giappone -3,6%. Tendenza, come evidenziato dallo studio di Corrado La Forgia (**Federmeccanica**) e Luca Beltrametti (Università di Genova), associata «ai radicali cambiamenti tecnologici in atto imposti anche dalle normative europee, che hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici». C'è un gap tecnologico da colmare e la sfida è attirare i cinesi qui «per dare futuro alla filiera».

La sfida

E il futuro dell'automotive discusso al Cuoia diventa di stretta attualità: l'industria automobilistica è alle prese con una frenata delle vendite di veicoli elettrici, Volkswagen ha rivisto al ribasso le sue stime e non esclude la chiusura di un impianto di SUV elettrici in Belgio. **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica**, del Cuoia e a capo della Mevis di Rosà, tra i più importanti produttori di com-

ponenti metallici d'alta qualità e precisione, torna a spingere sul tasto dei cinesi: «La notizia del ridimensionamento dello stabilimento Audi a Bruxelles - commenta - è emblematica: il settore ha puntato sul segmento premium, ma questo non può essere sufficiente perché si tratta di un mercato comunque ridotto: è necessario guardare ai segmenti di più largo consumo e nessuno dei produttori europei, a partire da Stellantis, ha ad oggi la capacità tecnologica per essere competitivo».

Il pressing

E come convincere i cinesi a realizzare una fabbrica qui «è la parte più complessa», ma si fa quadrato. Roberto Vavassori, presidente Anfia, è reduce dalla missione del Ministero dello sviluppo economico in Cina per «dialogare con i grossi gruppi di produttori internazionali». Anche perché, lo dice senza mezzi termini «è il momento di superare la politica del "figlio unico", data da un unico costruttore in Italia». **Visentin** spinge sul fatto di attirare un player cinese, per una fabbrica con un preciso target: realizzare utilitarie che non costino più di 12mila euro, massimo 14 mila. Macchine elettriche a basso costo e potendo contare qui su una catena di fornitura qualificata. È ancora più chiaro: «Non un impianto di assemblaggio che non avrebbe grande valore ma produrrebbe solo qualche posto di lavoro in più, bensì un vero e proprio centro di sviluppo da cui imparare per colmare un gap tecnologico che in questo settore manca». La Cina gioca il suo fattore competitivo: batterie, metalli rari, raffinazione. Noi altro: «Sull'auto elettrica - evidenzia **Visentin** - la tecnologia va importata e la nostra competenza, i centri formativi, la creatività risulterebbero per loro un valore aggiunto». A chi gli chiede se il Veneto può avere chance risponde che qui il distretto della componentistica è molto forte, abituato peraltro a connessioni con una Germania sempre più debole. «Se

riuscissimo a portare i cinesi ad investire in Italia e a vincolarli ad utilizzare componenti-stica italiana, credo sarebbe vantaggioso per il Paese e per tutto il Nordest».

I lacci

C'è il tema dazi, l'imposta provvisoria dell'Ue sui produttori cinesi di veicoli elettrici, sebbene la questione sia ancora in fase di negoziazione con la parte cinese e un verdetto finale sia atteso entro quattro mesi. Conferma

Vavassori: «Parlando con il ministro dell'industria cinese abbiamo avuto conferma che i dazi non sono visti come una minaccia alla loro idea di "conquistare il mondo", ma una mossa da parte dell'Europa per aprire un tavolo negoziale. Da qui a novembre avremo il tempo di discutere di tutti gli aspetti». Evidenziando altresì come la politica dei dazi sia pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili «e non possiamo permet-

terci l'autarchia».

Il futuro

Le preoccupazioni non mancano. Le annota nel suo saluto Enrico Carraro, presidente di Confindustria veneto. Mentre Roberto Ciambetti, presidente del Consiglio regionale, evidenzia come ci sia bisogno «di un'Europa che sia con i piedi per terra». Alla nuova commissione europea, anche rispetto alla scadenza del 2035 per lo stop ai motori endotermici delle auto nuove, si è chiesto ancora una volta la necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per ridurre le emissioni: «L'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione». Ieri sono rimbalzati sul tavolo anche i 125 anni dalla fondazione della Fiat, a cui «serve rilancio». Intanto si tende la mano alla Cina.



Al Cuoa Convegno **Federmeccanica-Anfi**



Esperti Focus sull'automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



125230